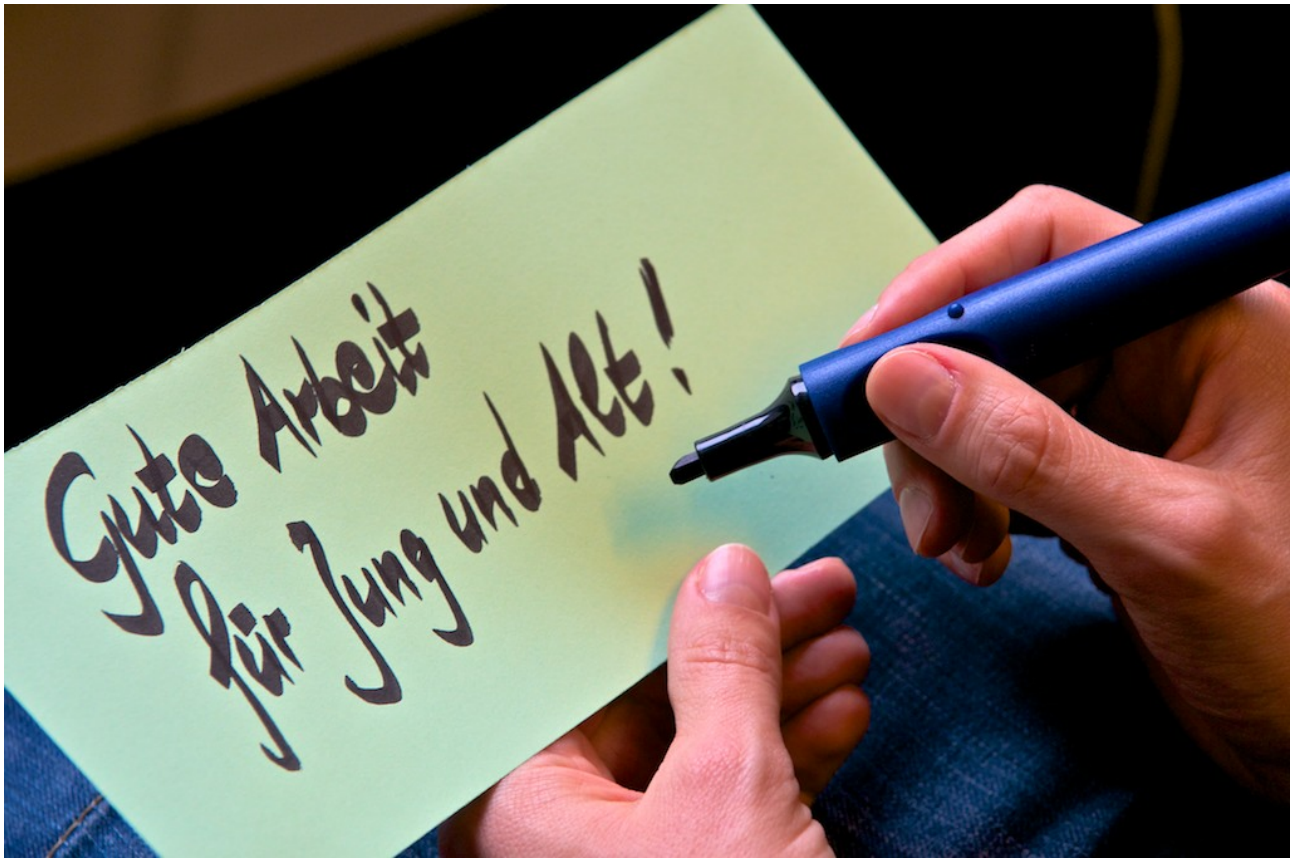
Das Münchner Modell

Die Verankerung von Qualifikations- sowie Arbeitsschutzstandards in den Vertragswerken der Lizenz-Vergabe für Bodensverkehrsdienst-leistungen am Münchner Flughafen

Anliegen, Vorgehen, Ergebnisse



Bearbeitung durch:

Dipl. Soz. Tatjana Fuchs / Sabine Heegner / Michael Backmund
Gesellschaft für Gute Arbeit mbH
Schwanthalerstraße 91
80336 München

Fotos: Gesellschaft für Gute Arbeit mbH

Inhaltsverzeichnis

1 DAS „MÜNCHEN-MODELL“: DIE NEUE LIZENZ-VERGABE FÜR DEN BODENVERKEHRSDIENST (BVD) AM FLUGHAFEN 4

1.1 **Ausgangspunkt EU-Vergaberecht** 4

1.2 Sicherheitslücken durch mangelnde Koordination 4

1.3 **Fairer Wettbewerb schafft Sicherheit, Qualität und Wirtschaftlichkeit** 5

1.4 **Rechtliche Anknüpfungspunkte** 6

1.5 **Neue Lizenzvergabe sorgt für mehr Sicherheit bei der Arbeit und im Luftverkehr** 6

1.6 **Das „Münchner-Modell“ – ein arbeitspolitischer Meilenstein** 7

2 VON DER RISIKOANALYSEN ZU NEUEN REGELN – DIE ARBEITSWISSENSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG DES MÜNCHNER MODELLS 8

2.1 **Ausgangspunkte: Bodenabfertigungsdienstverordnung und Arbeitsschutzrecht** 8

2.2 Arbeitswissenschaftliche Empfehlungen zur Einhaltung und konkreten Umsetzung des Arbeitsschutzrechts am Flughafen 10

2.3 Von den arbeitswissenschaftlichen Empfehlungen zur Neufassung des Pflichtenheftes 13

2.4 Fazit und Ausblick 14

3 ARBEITSWISSENSCHAFTLICHE EMPFEHLUNGEN ZUR KONKRETISIERUNG DES ARBEITS- UND GESUNDHEITSSCHUTZ UND WEITERER SICHERHEITSRELEVANTER ASPEKTE IM SINNE DER BAD-V 16

4 VERGLEICH DER „PFLICHTENHEFTE“ FÜR BODENABFERTIGUNGSDIENSTE - VERGABE 2010 UND 2017 (ORIGINALZITATE) 27

1 Das „München-Modell": Die neue Lizenz-Vergabe für den Bodenverkehrsdienst (BVD) am Flughafen

Flughäfen sind heute Kulminationspunkte für Modernität, globale Mobilität und Wachstumslokomotiven für ganze Wirtschaftsregionen. Die zentrale Aufgabe des Bodenverkehrsdienstes (BVD) auf Flughäfen ist dabei eine sichere Gepäck- und Frachtverladung und ein unfallfreier Transport von Passagieren und Besatzungen. Diese sicherheitsrelevanten Aufgaben setzen Regeln und qualitative Standards für eine koordinierte Zusammenarbeit voraus, die für alle Unternehmen im BVD gelten. In einem Arbeitsumfeld wie dem Luftverkehr können nur durch gute Koordination die vielfältig vorhandenen Risiken und ihre teils dramatischen Folgen effektiv vermieden werden.

In der Praxis wurde diese sicherheitsrelevante Koordination – laut diverser ExpertInnen – jedoch nur selten ausreichend gewährleistet. Am Flughafen München haben die Verantwortlichen für die neue Lizenzvergabe im Bodenverkehrsdienst deshalb erstmals neue Wege beschritten. Dabei ist ihnen mit ihrem „Münchner Modell" ein arbeitspolitischer Meilenstein mit Vorbildcharakter für alle Flughäfen gelungen.

1.1 Ausgangspunkt EU-Vergaberecht

Nach den Vorgaben des liberalisierten EU-Vergaberechts und der EU-Richtlinien zur Vergabe von Aufträgen in der Verkehrsversorgung wurden auch Flughafenbetreiber zu mehr Wettbewerb und der Vergabe von Dienstleistungen im BVD verpflichtet. Die bisherigen Verfahren zur Vergabe von solchen Lizenzen in diesem sicherheitsrelevanten Bereich fokussierten nahezu ausnahmslos den Preis. Sie ließen Kriterien des Arbeits- und Gesundheitsschutzes sowie die Sicherheit von Beschäftigten, Passagieren, Airlines und des Flughafens weitgehend außer Acht. Der besonderen Relevanz des BVD für die Sicherheit des Luftverkehrs und des Flughafens wurde dabei in der Vergangenheit in den Verfahren zu wenig Beachtung geschenkt.

An einem sensiblen Knotenpunkt moderner Mobilität für Mensch und Güter müssen „Sicherheit" und „Zuverlässigkeit" stets oberste Priorität haben. Das beinhaltet zwingend Arbeits-, Gesundheits- und damit Unfallschutz. Kooperation, Koordination und Kontrolle besitzen für komplexe, sicherheitsrelevante Systeme wie Flughäfen einen sehr hohen Stellenwert.

Bei der Gestaltung der aktuellen Lizenzvergabe am Münchner Flughafen haben die Verantwortlichen dieser sicherheitsrelevanten Rolle des BVD Rechnung getragen. Das erstmals praktizierte Vergabeverfahren am Münchner Flughafen gewährleistet einen Ausbau struktureller Sicherheit: Es soll vorausschauend Gefährdungen vermeiden helfen und einen Beitrag zu einem fairen und nachhaltigen Wettbewerb um die beste Qualität und damit die größtmögliche Sicherheit für den Flughafenbetrieb leisten.

1.2 Sicherheitslücken durch mangelnde Koordination

Aufgrund der vielfältigen Gesundheits- und Unfallgefahren im BVD muss besonders auf dem Flughafen-Vorfeld von Risikoarbeitsplätzen gesprochen werden. Die Risiken beziehen sich dabei nicht nur auf die jeweils eigenen Mitarbeiter eines Dienstleisters, sondern immer auch auf die Beschäftigten der anderen Unternehmen sowie auf die Passagiere und Besatzungsmitglieder.

Szenario 1:
Fehl-Beladungen können tödlich sein
Bei Fehl-Beladungen können Flugzeuge vom Himmel fallen wie ein Stein. Die Ursache ist falsch verteilte bzw. unzureichend fixierte Fracht, die ins Rutschen gerät. Schon geringe Gewichtsverlagerungen bedrohen die Flugsicherheit und Piloten müssen den Flug abbrechen und landen. Zuletzt gab es solche Vorfälle in Miami, Amsterdam und Afghanistan. Das Risiko für Fehl-Beladungen steigt, wenn die Maschinen z.B. unter hohem Zeitdruck von Menschen beladen werden, die erst wenige Wochen und weitgehend unqualifiziert ihren Job machen – oder grundlegende Sicherheitsbestimmungen bzw. Anweisungen nicht verstehen. Die Folgen für die „Luftsicherheit" und den Ruf eines Flughafens sind gravierend, wenn der Pilot nach dem Start feststellt, dass z.B. eine einseitige Gewichtsverteilung im Frachtraum vorliegt.

Unfälle durch fehlende Standards für Qualifikation, Arbeitsschutz und Betriebssicherheit bzw. mangelnde Koordination durch einzelne Dienstleister bedeuten im Ernstfall auch einen gravierenden und nachhaltigen Schaden für andere Dienstleister und den Flughafenbetreiber und seinen Ruf. Dieses Risiko und seine unvorhersehbaren Folgekosten spielten bisher in der Betrachtung der Vergabe eine untergeordnete Rolle. Dies führte zu einer Wettbewerbssituation, in der Unternehmen unter Druck stehen und dazu verleitet sind, sich beispielsweise durch Minimalausbildungen, unzureichende Personal- und Kontrollkonzepte, mangelhafte Arbeitsmittel usw. Kosten- und Wettbewerbsvorteile zu verschaffen. Vorteile, die andererseits die Sicherheit für den Flughafen und den Luftverkehr massiv gefährden.

Szenario 2:
Der BVD hat hohe Security-Relevanz
Heute sind Flughäfen aufgrund der globalen Terrorbedrohung hochsensible Risikozonen. Der BVD muss deshalb viele hoheitlich verfügte Zusatzaufgaben meistern. Wenn zum Beispiel nur ein einziges geladenes Gepäckstück nicht „identifizierbar" ist oder Fluggäste nicht einsteigen, muss die Maschine aufgrund der hohen Security-Standards wieder entladen werden. Das setzt erfahrenes und langjährig routiniertes Personal voraus: Durch qualifiziertes, achtsames Personal im BVD werden Falschbeladungen effektiv vermieden. Das Risiko „herrenloser" Gepäckstücke stellt sich dann nicht.

1.3 Fairer Wettbewerb schafft Sicherheit, Qualität und Wirtschaftlichkeit

Für den Bodenverkehrsdienst des Münchner Flughafens werden ab März 2017 ***gleiche Regeln für alle*** gelten: Ein Dreh- und Angelpunkt hierbei sind konkrete Standards zur Umsetzung des Arbeits- und Gesundheitsschutzes sowie zur Zusammenarbeit am Vorfeld. Bei der ausgeschriebenen Lizenz wurden bewusst die qualitativen Bewerbungsinhalte höher gewichtet als die kommerziellen (60:40). Die Qualität der Arbeit, der Arbeitsmittel und des Personalkonzepts sowie die Verantwortung von Arbeitgebern für gute Arbeitsbedingungen und Arbeitsergebnisse wurden zu wichtigen Vergabefaktoren.

Eine Wettbewerbsgestaltung ohne qualitative Zielvorgaben birgt stets das Risiko, dass immense Folgekosten auf die Betreibergesellschaft, den Staat, das Land und die Kommunen verschoben werden. Das betrifft übrigens nicht nur die Lizenz- bzw. Auftragsvergabe an Flughäfen.

Szenario 3:
„Heimliche" Flugzeug-Beschädigungen:
Durch gering qualifiziertes Personal in der Abfertigung besteht die Gefahr, dass Flugzeug-Beschädigungen als solche gar nicht beurteilt werden. Ein Beispiel: Es kommt zu einer „kleinen Kollision" des Abfertigungsgerätes mit dem Flugzeug, ohne jedoch eine erkennbare Beschädigung am Flugzeug zu hinterlassen. Eine Meldung der Beschädigung erfolgt nicht. Der Grund: Jemand, der nur geringfügig

qualifiziert wurde, ist nicht in der Lage zu beurteilen, ob schon eine vermeintlich „kleine Kollision" einen Schaden angerichtet hat, der eine enorme Sicherheitsgefahr darstellt. Auch befristet Beschäftigte geraten schnell in einen Zielkonflikt: zwischen der Entfristung des Arbeitsverhältnisses und Erfordernissen der Luftsicherheit.

1.4 Rechtliche Anknüpfungspunkte

Im Rahmen der erfolgten Lizenzvergabe wurden Standards und Vorgaben für die Zusammenarbeit von unterschiedlichen Arbeitgebern und für die Auftragsausführung etabliert. Dies knüpft an verschiedene wettbewerbs-, vergabe- und arbeitsschutzrechtliche Grundlagen an, die bisher weitgehend außer Acht gelassen wurden: So verweist etwa das Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) darauf, dass „insbesondere soziale, umweltbezogene oder innovative Aspekte" als zusätzliche Kriterien in das Vergabeverfahren aufgenommen werden können. Die für die Lizenzvergabe zentrale Bodenabfertigungsdienst-Verordnung (BADV) betont ausdrücklich, dass die Dienstleister verpflichtet sind, ihre MitarbeiterInnen mindestens in dem Rahmen aus- und fortzubilden, „wie er vom jeweiligen Flugplatzunternehmen seinen Mitarbeitern bei entsprechenden Tätigkeiten vorgegeben wird". Dazu zählt auch die „ausreichende Beherrschung der deutschen Sprache". Darüber hinaus wird auf die „Einhaltung (…) der zwingenden Bestimmungen des Arbeitsrechts und die arbeitsschutzrechtlichen Vorschriften" verwiesen. Gerade letztere wurden in den vergangenen Jahren erheblich überarbeitet (z.B. DGUV-Verordnungen und -Regeln, Betriebssicherheitsverordnung etc.). Sie betonen an etlichen Stellen die Verpflichtung zur Zusammenarbeit von verschiedenen Unternehmen im Arbeitsschutz. Nach der BADV ist der Flughafenbetreiber sogar dazu angehalten, die Überprüfung und Einhaltung der Regeln der Flughafenbenutzungsordnung sowie der gesetzlichen Regelungen des Arbeits- und Gesundheitsschutzes zu kontrollieren und zu gewährleisten.

1.5 Neue Lizenzvergabe sorgt für mehr Sicherheit bei der Arbeit und im Luftverkehr

Ein qualitativer Vergleich der alten (2010) und der neuen Lizenzvergabe am Flughafen München zeigt: Das neue Pflichtenheft für den BVD geht ausführlich auf Fragen von Unterweisung, Qualifikation, Arbeitsschutz und Sicherheit ein.

Drei Beispiele verdeutlichen, wie dies in Zukunft für mehr gute Arbeit, mehr Qualität und damit für mehr Sicherheit für Beschäftigte, Passagiere und den gesamten Flughafen sorgen soll:
In Zukunft müssen Ramp Agents, Lademeister und Gruppenführer rechtzeitig vor und nach einer Abfertigung an der entsprechenden Position am Vorfeld sein. Der Einrollvorgang des Luftfahrzeugs ist aktiv zu überwachen. *Damit wird die bisherige Praxis von einigen Anbietern unterbunden, einen Ramp Agent gleichzeitig für mehrere Abfertigungsereignisse einzusetzen. Zudem werden mit dieser Vorgabe die Stärke und das Qualifikationsniveau der Teams wieder angehoben.* Qualifizierte Beschäftigte werden so in die Lage versetzt, sich ihren Aufgaben konzentriert zu widmen. Das ist ein echter Sicherheitsgewinn.

Der Flughafenbetreiber fordert von allen Dienstleistern im BVD mit Verweis auf § 8 Arbeitsschutzgesetz und § 13 Betriebssicherheitsverordnung die „Zusammenarbeit mehrerer Arbeitgeber" und verlangt die Erstellung eines „Arbeitsmittelkatalogs". Dieser muss spätestens drei Monate vor der Betriebsaufnahme, sowie nach Aktualisierung jährlich dem Flughafenbetreiber vorgelegt werden und arbeitsmittelbezogene Gefährdungsbeurteilungen, Wartungszyklen bzw. Prüffristen je Gerät und die zur Bedienung benötigten Qualifikationen („befähigte Personen") enthalten.

Werden Beanstandungen nicht innerhalb von sechs Wochen nachweislich behoben, erfolgt eine Meldung beim Gewerbeaufsichtsamt. *Dadurch soll die Gerätesicherheit deutlich erhöht, Bedienungsfehler durch mangelnde Qualifikation und Unfälle vermieden werden.*

Um einheitliche Qualifikationsstandards für die Beschäftigten aller Dienstleister zu gewährleisten, werden im neuen Pflichtenheft die Qualifizierungsanforderungen für bestimmte Tätigkeiten, aber auch die Qualitätsstandards für die Durchführung von Ausbildungs- und Qualifizierungsmaßnahmen sowie deren Dokumentation, Aktualisierung und Kontrolle geregelt. Auf diese Weise werden die bisher *sehr unterschiedlichen Ausbildungs- und Qualifikationsstandards harmonisiert und damit ein Sicherheitsgewinn sowie mehr Fairness im Wettbewerb erzeugt.*

1.6 Das „Münchner-Modell" – ein arbeitspolitischer Meilenstein

Die existierenden Sicherheitslücken und Risiken im Bodenverkehrsdienst von Flughäfen standen im klaren Widerspruch zur sonstigen Praxis von hohen Sicherheitsstandards im Flugverkehr und der engmaschigen und regelmäßigen Kontrolle durch die Aufsichtsbehörden. Die Realität im BVD verletzte damit die ansonsten geltende „Maxime der Sicherheit" im Luftverkehr.

Nach dem „Münchner Modell" müssen in Zukunft Dienstleister am Flughafen München qualitative Voraussetzungen erfüllen, um das Arbeiten und damit das Fliegen sicherer zu machen – für Beschäftigte, Airlines und Passagiere. Mit der Verankerung von zahlreichen konkreten und für alle verbindlichen Arbeitsschutz- und Qualifikationsvorgaben ist den Verantwortlichen im Rahmen der neuen Lizenzvergabe für Bodenverkehrsdienstleistungen ein arbeitspolitischer Meilenstein gelungen, der Schule machen soll.

2 Von der Risikoanalysen zu neuen Regeln – die arbeitswissenschaftliche Entwicklung des Münchner Modells

Das Münchner Modell zeichnet sich dadurch aus, dass ab 2017 alle Anbieter von Bodenverkehrsdienstleistungen vorgegebene Regeln und Standards einhalten müssen, die die Qualität des Personaleinsatzkonzepts, die Qualifizierung der Beschäftigten, die Sicherheit der Arbeitsmittel und die Qualität des gesamten Arbeitsschutzmanagements betreffen. Diese Neuerungen knüpfen an den Vorgaben des Arbeitsschutz- und Vergaberechts an. Sie konkretisieren den Rahmen, den die Bodenabfertigungsdienst-Verordnung (BADV) seit Jahren spannt, der jedoch bisher kaum die Realität der Vergabe beeinflusst hat. Um dies nun erstmals zu erreichen, musste im Pflichtenheft zur Lizenzvergabe angegeben werden, welche konkreten Erfordernisse die Anbieter in Zukunft zu erfüllen haben, um die für den Flughafen relevanten Arbeitsschutz- und Sicherheitsvorgaben zu erfüllen. Die Herausforderung lag dabei einerseits in der Komplexität des Arbeitsschutzrechts, das durch zahlreiche Verordnungen und staatlich sowie berufsgenossenschaftliche Regeln geprägt ist und andererseits in der Komplexität des Arbeitssystems Flughafens, das sich durch zahlreiche Schnittstellen und eine Vielzahl unterschiedlicher Arbeitsbereiche auszeichnet. Und genau hier, bei der Risikoanalyse im Bodenverkehrsdienst und der Identifikation aller in der betrieblichen Praxis relevanten Vorgaben und Regeln , setzte unser Forschungsprojekt an[1]. Unser Ziel war es, praxisrelevante und durch das Arbeitsschutzrecht bzw. die BADV untermauerte Empfehlungen zu entwickeln, die schließlich im Pflichtenheft der Vergabe verankert werden konnten.

2.1 Ausgangspunkte: Bodenabfertigungsdienstverordnung und Arbeitsschutzrecht

Ein wichtiger Bezugspunkt für die Entwicklung des Münchner Modells war die Bodenabfertigungsdienst-Verordnung (BADV), die darauf verweist, dass sich alle Unternehmen im Bodenverkehrsdienst an der Erfüllung von Rechtsvorschriften und Regelungen zu beteiligen haben, wenn dies zuvor im Pflichtenheft verankert wurde. Insbesondere wird dabei auf Arbeitsschutz- und Sicherheitsvorgaben verwiesen, aber auch auf die Qualifikation der Mitarbeiter, den Arbeitsmitteleinsatz usw (siehe Kasten).

[1] Das Forschungsprojekt wurde u.a. vom Bundesministerium für Arbeit und Soziales unter dem Dach der Initiative Neuen Qualität der Arbeit gefördert, wofür uns an dieser Stelle nochmals bedanken.

Info-Kasten Rechtsgrundlagen:
BODENABFERTIGUNGSDIENST-VERORDNUNG (BADV)

§ 8 Anforderungskriterien
(1) Dienstleister und Selbstabfertiger haben die **"Anforderungen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten" (Anlage 3)** zu erfüllen. In den Fällen des § 3 Abs. 2 bis 5 sind diese Anforderungen Bestandteil der Ausschreibung und des Auswahlverfahrens nach § 7.
(2) Die Luftfahrtbehörde kann darüber hinaus die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten von der Erfüllung der Anforderungen eines Pflichtenheftes oder technischer Spezifikationen abhängig machen. (...)
§ 10 Aufsicht und Betriebsablauf, Arbeitsschutz
(1) Die Nutzer, Dienstleister und Selbstabfertiger haben ihren Betrieb so einzurichten und zu gestalten, dass der ordnungsgemäße Betriebsablauf auf dem Flugplatz nicht beeinträchtigt wird.
(2) In der Flugplatzbenutzungsordnung kann geregelt werden, dass der Flugplatzunternehmer berechtigt ist, in den Fällen, in denen der Betriebsablauf auf dem Flugplatz durch ein einem Dienstleister oder Selbstabfertiger zurechenbares Verhalten gefährdet oder gestört wird oder die Anforderungen nach § 8 (Anforderungen) nicht erfüllt werden, die notwendigen Maßnahmen zu treffen. .....

Bodenabfertigungsdienst-Verordnung - BADV - Anlage 3 zu §8
(1) Die Erbringer von Bodenabfertigungsleistungen haben sich nach Maßgabe der Einteilung durch den Flugplatzunternehmer an der **Erfüllung der in Rechtsvorschriften und Regelungen vorgesehenen öffentlichen Leistungsverpflichtung, insbesondere der Betriebspflicht, zu beteiligen. Den Rahmen für diese Beteiligung setzt das Pflichtenheft.** Die Einteilung durch den Flugplatzunternehmer muss nichtdiskriminierend, objektiv und transparent vorgenommen werden. (.....)
(3) Dienstleister und Selbstabfertiger haben sicherzustellen, dass ihre **Mitarbeiter die Sicherheitsvorschriften und behördlichen Sicherheitsregelungen am Flugplatz kennen und befolgen, soweit dies für die Ausübung ihrer Tätigkeiten notwendig ist. Sie haben auch sicherzustellen, dass eine dafür ausreichende Beherrschung der deutschen Sprache bei den betreffenden Mitarbeitern gegeben ist. Sie bilden ihre Mitarbeiter auch mindestens in dem Rahmen aus und fort, wie er vom jeweiligen Flugplatzunternehmen seinen Mitarbeitern bei entsprechenden Tätigkeiten vorgegeben wird.**
(4) Die Bedienung und Handhabung von Abfertigungsgeräten und technischen Einrichtungen im Abfertigungsbereich darf ausschließlich durch **geprüfte Flugzeugabfertiger oder Beschäftigte mit gleichwertigen Kenntnissen und Fertigkeiten** erfolgen.
(5) Die Einhaltung des Luftverkehrsgesetzes und der hierzu erlassenen Verordnungen, sowie der Gewerbeordnung muss sichergestellt sein. Gleiches gilt für die **zwingenden Bestimmungen des Arbeitsrechts und die arbeitsschutzrechtlichen Vorschriften, wie das Arbeitsschutzgesetz und die auf seiner Grundlage erlassenen Rechtsverordnungen, das Arbeitssicherheits-gesetz, das Arbeitszeitgesetz, das Jugendarbeitsschutzgesetz, die Arbeitsstätten-verordnung, die Gefahrstoffverordnung und die Unfallverhütungsvorschriften** (...)

2.2 Arbeitswissenschaftliche Empfehlungen zur Einhaltung und konkreten Umsetzung des Arbeitsschutzrechts am Flughafen

In der Praxis bedeutet die Einhaltung der relativ komplexen Arbeitsschutzvorschriften, dass zunächst geklärt werden muss, welche konkreten Verordnungen, Unfallverhütungsvorschriften und ausfüllenden Regeln für

den Bodenverkehrsdienst relevant sind. Und: wie diese im Rahmen eines koordinierten Arbeits- und Gesundheitsschutzes umgesetzt werden können.
Im Rahmen einer umfassenden Analyse hat das wissenschaftliche Projektteam – unterstützt durch die fachliche Expertise der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin – wesentliche Gefährdungen herausgearbeitet, die durch fehlende Standards und Mängel in der Koordination des Arbeitsschutzes entstehen können. Die Arbeit auf dem Vorfeld ist mit vielfältigen Risiken behaftet. Durch die Vielzahl von Beschäftigten unterschiedlichster Unternehmen, die auf relativ engen Raum nebeneinander bzw. zusammenarbeiten, können Unfälle, Arbeitsfehler und Organisationsmängel sehr schnell die Sicherheit des gesamten Arbeitssystems Flughafen beeinträchtigen. Die Analyse hatte gezeigt, das Mängel im Personalkonzept, etwa im Bereich der Qualifikation oder z.B. beim Einsatz der Beschäftigten zu erheblichen Sicherheitsdefiziten führen können, wenn z.B. Arbeitsmittel nicht ordnungsgemäß verwendet werden, die Ladungssicherung missachtet wird, die Koordination der unterschiedlichen Dienstleister am Flugzeug nicht ordnungsgemäß erfolgt usw. Das vorrangige Ziel war es, ein möglichst hohes Sicherheitsniveau für das gesamte Arbeitssystem Flughafen zu gewährleisten und mögliche Sicherheitslücken für Beschäftigte und Passagiere zu schließen.

Aus diesem Grund sind hohe Maßstäbe an die Umsetzung des Arbeitsschutzes anzulegen, der durch das Flughafenunternehmen koordiniert und vorlaufend weiterentwickelt werden muss. Hierzu hat das wissenschaftliche Projektteam umfangreiche Empfehlungen erarbeitet, die in die Erstellung des Pflichtenhefts eingeflossen sind. Im Folgenden sind einige Beispiele dieser Empfehlungen zur Umsetzung eines koordinierten Arbeits- und Gesundheitsschutzes aufgeführt2:

Etablierung einer Koordinierungs- und Kontrollstelle, inkl. einer Betriebsmittel-Überwachung, die den Arbeits-, Unfall- und Gesundheitsschutz aller im Bodenverkehrsdienst tätigen Unternehmen nach einem einheitlichem Standard koordiniert und kontrolliert; Diese Prüfstelle koordiniert und kontrolliert die Einhaltung von Sicherheitsvorgaben für Betriebsmittel und unterstützt die Anschaffung/Einführung sowie bei der Wartung und Überprüfung von sicheren Betriebsmitteln.
Die Arbeitsgrundlagen der Koordinierungs- und Kontrollstelle fußen auf den gesetzlichen Vorgaben aus dem Arbeits- und Gesundheitsschutz und werden beim Aufbau der Stelle in Form von Handbüchern, Prüf- und Checklisten entwickelt und mit dem Flughafenbetreiber und dem Luftamt abgestimmt.

Standards zur Durchführung und regelmäßigen Überprüfung der Gefährdungsbeurteilung (Analyse-, Gestaltungs- und Prozessstandards).
Die Gefährdungsbeurteilung hat grundsätzlich vor der ersten Arbeitsaufnahme zu erfolgen und ist im Anschluss mindestens alle 2 Jahre und bei wesentlichen Veränderungen der Arbeitsplätze, der Betriebsmittel, der Zusammenarbeit bzw. der Tätigkeiten und der Arbeitsabläufe vorzunehmen.
Mit der rechtswirksamen Erteilung der Lizenz übergibt der Flughafenunternehmer dem Lizenznehmer eine aktuelle Gefährdungsbeurteilung für die verschiedenen Arbeitsplätze und Tätigkeiten im Bodenverkehrsdienst. Diese Gefährdungsbeurteilung entspricht den Vorgaben der

[2] Die Empfehlungsliste und weitere Unterlagen erhalten Sie bei der Gesellschaft für Gute Arbeit München info@gesellschaft-fuer-gute-arbeit.de

Arbeitsschutzinstitutionen (GDA-Strategie) und stellt einen Mindeststandard dar, den der Lizenznehmer bei der Wiederholung der Gefährdungsbeurteilung und bei der Ableitung von Maßnahmen über- aber nicht unterschreiten darf.

Die Gefährdungsbeurteilung ist spätestens 3 Monate nach Beginn der Arbeitsaufnahme (Aufnahme der Bodenverkehrsdienst-Tätigkeiten) vom Lizenznehmer selbst zu wiederholen und der Koordinierungs- und Kontrollstelle vorzulegen;

Einführung eines prozesshaften Managementsystems für den Arbeits- und Gesundheitsschutz (AMS) : Um die Sicherheit des Arbeitssystems am Flughafen zu gewährleisten und die Kooperationspflichten in der Praxis zu erfüllen, werden die Unternehmen im Bodenverkehrsdienst verpflichtet, ein Arbeitsschutzmanagementsystem (AMS) einzuführen und der Koordinierungs- und Kontrollstelle jährliche Arbeitsschutzberichte vorzulegen.
Um den Lizenznehmer beim Aufbau des AMS zu unterstützen, stellt der Flughafenbetreiber sein AMS-Handbuch sowie den letzten aktuellen Bericht zur Verfügung. Die Mindestanforderungen an das AMS richten sich nach dem DGUV Grundsatz 311-002, und nach dem GDA-Standards der Arbeitsschutzbehörden. Dazu zählen Festlegungen in Bezug auf:

- Verantwortung und Aufgabenübertragung
- Überwachung der Einhaltung der übertragenen Pflichten und Kontrolle der Aufgabenerledigung
- Erfüllung der Organisationspflichten aus dem ASiG
- Sicherstellung notwendiger Qualifikationen für den Arbeitsschutz bei Führungskräften, Funktionsträgern und Beschäftigten mit bestimmten Aufgaben
- Organisation der Durchführung der Gefährdungsbeurteilung
- Beurteilung von Gefährdungen
- Geeignete Regelungen für die Durchführung und Dokumentation von Unterweisungen
- Umgang mit behördlichen Auflagen z. B. Genehmigungen, Erlaubnisse, Besichtigungsschreiben
- Handhabung der Rechtsvorschriften sowie des technischen und betrieblichen Regelwerks, insbesondere bei Änderungen der Rechtsvorschriften
- Einbeziehung der besonderen Funktionsträger
- Kommunikation des Arbeitsschutzes
- Organisation der arbeitsmedizinischen Vorsorge
- Regelungen zur Planung und Beschaffung
- Information und Einbindung von Fremdfirmen
- Integration von zeitlich befristet Beschäftigten (z.B. Zeitarbeitnehmer, Praktikanten)
- Organisation von Notfallmaßnahmen/Erste Hilfe

Der Lizenznehmer ist verpflichtet, mindestens einen AMS-Verantwortlichen zu benennen, der eng mit der Koordinierungs- und Kontrollstelle des Flughafens zusammenarbeitet.

Standards für die Beschaffung und Überwachung von Betriebs- und Arbeitsmitteln. Die Sicherheit des Arbeitssystems am Flughafen hängt wesentlich von der Anschaffung und dem Betrieb von sicheren Arbeits- und Betriebsmitteln ab, die von dafür qualifizierten Beschäftigten eingesetzt und routinemäßig überwacht werden. Da die Sicherheit der Arbeits- und Betriebsmittel wesentlich die Sicherheit und Gesundheit aller Akteure am Vorfeld bestimmt, haben die im Bodenverkehrsdienst tätigen Unternehmen einen Arbeitsmittelkatalog (bzw. ein Beschaffungshandbuch) zu akzeptieren, in dem bindende Vorgaben für die Anschaffung und den sicheren Betrieb von Arbeitsmitteln erteilt werden.
Neben diesen allgemeinen Vorgaben wird das Arbeitsmittelhandbuch konkrete Vorgaben für Arbeitsmittel beschreiben, welche zu beachten sind, um die Sicherheit am Flughafen zu gewährleisten. Dazu gehören unter anderem:

- Einführung einer funktionsfähigen „automatischen Wegfahrsperre" für unbefugte/nicht ausreichend qualifizierte FahrerInnen von bestimmten Geräten. Nur wer berechtigt und qualifiziert wurde, kann dann beispielsweise einen Gepäck-Lifter starten, bewegen und fahren.
- Vorgaben zur maximalen Breite von Bussen zur Beförderung von Passagieren und Personal, die der Breite der Straßenführung auf dem Vorfeld angepasst sind.
- Maximal mögliche Gepäckwagenzahl, die an Zugfahrzeuge angehängt werden dürfen.

Die Unternehmen im Bodenverkehrsdienst sichern dem Flughafenbetreiber den ordnungsgemäßen und sicheren Gebrauch der Arbeits- und Betriebsmittel zu. Das beinhaltet insbesondere die Akzeptanz einer regelmäßigen Überprüfung der Betriebsmittel durch den Flughafen.
Die Unternehmen im Bodenverkehrsdienst akzeptieren, dass der Flughafen in begründeten Fällen Vorgaben für die Lagerung und Wartung der Betriebsmittel macht. Dies gilt insbesondere dann, wenn durch eine unsachgemäße Lagerung und Wartung der Betriebsmittel erhöhte Sicherheits- und Gesundheitsrisiken
entstehen, z.B. durch starke Verschmutzung, Vereisung, Korrosion etc. In diesen Fällen können eine geschützte Lagerung oder bestimmte Maßnahmen vor der Inbetriebnahme verlangt werden;

Etablierung von Einarbeitungs- und Qualifizierungsstandards
Der Lizenznehmer verpflichtet sich alle Beschäftigten, die direkt oder indirekt (z.B. über Werkverträge, Leiharbeit etc.) für ihn Leistungen im Bereich des Bodenverkehrsdienst erbringen, entsprechend ihrer Aufgaben und der nachfolgend genannten Mindeststandards zu qualifizieren und dies durch entsprechende Zertifikate und/oder Schul- bzw. Ausbildungsabschlüsse nachzuweisen. Diese Mindeststandards entsprechen der Qualifikationspraxis des Flughafenbetreibers. Der Nachweis hat zwingend vor Aufnahme der Tätigkeit zu erfolgen. Dazu sind die entsprechenden Nachweise der Koordinierungs- und Kontrollstelle des Flughafens vorzulegen. Es sind folgende Mindestqualifikationen nachzuweisen:

A. Beschäftigte, die Leistungen im Bereich des Bodenverkehrsdienst erbringen:
- Sprachkenntnisse der deutschen Sprache auf dem Kompetenzniveau B1 des „Gemeinsamen europäischen Referenzrahmen für Sprachen" (GeR). Dieses Niveau ist durch einen nach dem GeR zertifizierten Sprachtest oder durch eine qualifizierten Hauptschulabschluss (bzw. einen vergleichbaren Abschluss) oder eine mindestens achtjährige Schulausbildung sowie der Note 4 oder besser im Fach Deutsch nachzuweisen.

B. Beschäftigte, die Leistungen im Bereich Abfertigung des Bodenverkehrsdienst erbringen:
- Alle bisher aufgeführten Mindestqualifikationen und darüber hinaus alle Seminarinhalte, die den Grundschulungen Q1 und Q2 des Flughafenbetreibers zu Grunde liegen. Das sind derzeit: Luftsicherheitsschulung, Gefahrgutseminar Abfertigung Grundlehrgang, Abfertigung Gerätetraining, Sicherheitseinweisung, LFZ-Annahme, Flugzeugabfertigung, Ladungssicherung, ziehbare Abfertigungsgeräte, Heben und Tragen von Lasten, Kleiderausgabe;
- Für Schulung und Training dieser Inhalte ist eine Schulungs- und Einarbeitungszeit von mindestens 6 Wochen zu veranschlagen. Während dieser Zeit dürfen die einzuarbeitenden Mitarbeiter/innen die Abfertigungsarbeiten nur unter Aufsicht von qualifizierten und erfahrenen Mitarbeitern erledigen.

C. Beschäftigte, die Leistungen im Bereich Abfertigung des Bodenverkehrsdienstes erbringen und dabei folgende Tätigkeiten ausüben:
    - Gepäckfahrer
    - Bewegen von (motorisierten) Fluggasttreppen
    - Abfertigung Container- und Palettentransporter
    - Abfertigung Hubtransporter

- Abfertigung Lifter

Alle bisher aufgeführten Mindestqualifikationen und darüber hinaus alle Seminarinhalte, die den Aufgaben- und Gerätespezifischen Modulen aus den Grundschulungen Q3, Q4 und Q5 des Flughafenbetreibers zu Grunde liegen.
Für Schulung und Training dieser Inhalte ist eine Schulungs- und Einarbeitungszeit pro Modul von mindestens 2 Wochen zu veranschlagen, in der die einzuarbeitenden Mitarbeiter/innen die einzelnen Tätigkeiten nur unter Aufsicht von qualifizierten und erfahrenen Mitarbeitern erledigen dürfen.

D. Beschäftigte, die als RampAgent, Lademeister oder Gruppenführer tätig sind und folgende operativen Aufgaben bei der Abfertigung von Luftfahrzeugen eigenständig und verantwortlich wahrnehmen:
   - Einweisen, Annehmen und Sichern von Luftfahrzeugen,
   - Überprüfen und Bedienen der für die Abfertigung erforderlichen Geräte und Fahrzeuge sowie Anwenden von
   - Informationssystemen,
   - Handling von Luftfahrzeugen, Gepäck, Fracht und Post,
   - Beachten und Einhalten der Vorschriften über Arbeits-, Umwelt- und Gesundheitsschutz bei der Abfertigung; Gewährleisten der Arbeitssicherheit,
   - Beachten und Einhalten von luftfahrtrechtlichen Bestimmungen und sonstigen Regelungen,
   - Kommunizieren mit den an der Abfertigung Beteiligten,
   - Delegieren von Aufgaben und Anleiten von Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen.

   Alle bisher aufgeführten Mindestqualifikationen und die erfolgreich abgeschlossene Weiterbildung/Umschulung zur geprüften Fachkraft Bodenverkehrsdienst im Luftverkehr nach der entsprechenden Verordnung.

- Der Lizenznehmer hat Qualifikationsnachweise, Einarbeitungszeiten, Qualifikationserneuerungen und -Erweiterungen für jeden einzelnen Mitarbeiter zu dokumentieren. Diese Dokumentationen sind vor der Arbeitsaufnahme der einzelnen Mitarbeiter/Beauftragten und bei Änderungen der Koordinierungs- und Kontrollstelle des Flughafens vorzulegen;
  Um die Sicherheit und den Gesundheitsschutz zu gewährleisten, werden teamspezifische Mindestqualifikationsquoten für die verschiedenen Abfertigungsereignisse festgelegt. Der Lizenznehmer hat dafür zu sorgen, dass diese teamspezifischen Qualifikationen während des gesamten Abfertigungsereignisses unverändert vorhanden sind.
- Insbesondere RampAgents, Lademeister und Gruppenführer müssen mindestens 10 Minuten vor und nach einem Abfertigungsereignis an der entsprechenden Position am Vorfeld sein. Eine gleichzeitige Beaufsichtigung von mehreren Be- und Entladungsvorgängen und Abfertigungsereignissen ist unter allen Umständen auszuschließen.
- Die Koordinierungs- und Kontrollstelle des Flughafens ist befugt, die Nachweise und die sprachlichen wie fachlichen Fähigkeiten eigenständig zu überprüfen, wenn ein begründeter Verdacht besteht, dass die eingesetzten Personen, nicht über die erforderliche Qualifikationen verfügen und dadurch die Sicherheit gefährdet wird. Diese Verdachtsmomente sind zuvor ausführlich zu begründen.

2.3 Von den arbeitswissenschaftlichen Empfehlungen zur Neufassung des Pflichtenheftes

Auf der Grundlage von diesen umfangreichen Vorarbeiten zur Gestaltung einer sicheren (Zusammen-)Arbeit der verschiedenen Dienstleister im Bodenverkehrsdienst wurden weitreichende Änderungen im

Vergabeverfahren für die neue Lizenz vorgenommen. Das erklärte Ziel war dabei: Mehr Sicherheit und Gesundheitsschutz zu etablieren – zum Wohle von Beschäftigten und Passagieren.
Schon bei der ersten Bekanntmachung kündigte das zuständige Luftamt Süd die Änderungen an. Das Pflichtenheft umfasst nun erhebliche Neuerungen, auch die Zuschlagskriterien sind entsprechend modifiziert. Im Folgenden werden die wichtigsten Änderungen kurz umrissen. Eine ausführliche Darstellung enthält der Anhang.

- Die oben genannten Empfehlungen zu den QUALIFIZIERUNGSANFORDERUNGEN für bestimmte Tätigkeiten sowie deren Dokumentation, Aktualisierung und Kontrolle, wurden nahezu

  vollständig umgesetzt. Zum Beispiel werden die Anforderungen und das Qualifizierungsniveau für das Führen von Fahrzeugen und motorisierten Abfertigungsgeräten auf dem Vorfeld vereinheitlicht und deutlich erhöht: u.a. wird für den Betrieb von Passagierbussen die Fahrerlaubnis D als Voraussetzung festgelegt. Außerdem wird in Zukunft die Schulung und Ausstellung des Vorfeldführerscheins ausschließlich durch den Flughafenbetreiber durchgeführt und an eine vorherige, positive arbeitsmedizinische Eignungsuntersuchung gekoppelt .
- Im neuen Pflichtenheft wird der ARBEITSSCHUTZ mit detaillierten Verweisen auf die einschlägigen und für den Flughafenbetrieb besonders relevanten gesetzlichen Regelungen und Verordnungen groß geschrieben: Die Pflicht zur Einhaltung und Dokumentation sowie zum Nachweis und zur Überprüfbarkeit der geforderten Arbeitsschutzbestimmungen verbessern aus arbeitswissenschaftlicher Sicht die Arbeitsbedingungen entscheidend.

- In Zukunft müssen Ramp Agents, Lademeister und Gruppenführer rechtzeitig vor und nach einer Flugzeug-Abfertigung an der entsprechenden Position am Vorfeld anwesend sein. Der Einrollvorgang des Luftfahrzeugs muss bereits aktiv überwacht werden. Als Folge dieser Verbesserung im PERSONALKONZEPT dürfte auch die Teamstärke vor Ort und das Qualifikationsniveau auf dem Vorfeld wieder steigen.
- Der Flughafenbetreiber fordert nun von allen Dienstleistern die ERSTELLUNG EINES ARBEITSMITTELKATALOGS. Er begründet das explizit mit dem Verweis auf § 8 Arbeitsschutzgesetz und den § 13 der Betriebssicherheitsverordnung („Zusammenarbeit mehrerer Arbeitgeber"). Der Arbeitsmittelkatalog ist der FMG als „Koordinator" „unaufgefordert spätestens drei Monate vor der Betriebsaufnahme, sowie nach Aktualisierung jährlich vorzulegen. Dazu müssen arbeitsmittelbezogene Gefährdungsbeurteilungen, Wartungszyklen bzw. Prüffristen je Gerät und die jeweils zur Bedienung benötigten Qualifikationen („befähigte Personen") hinterlegt und nachgewiesen werden. Mit dieser Maßnahme dürfte die Gerätesicherheit deutlich erhöht werden und Bedienungsfehler durch mangelnde Qualifikation und Unfälle vermieden werden.
- Das neue Pflichtenheft beschäftigt sich darüberhinaus mit der Überprüfung und nötigenfalls Sanktionierung bei der Nichterfüllung der Anforderungen des Pflichtenheftes: Der deutliche Hinweis, dass der Flughafenbetrieber die Einhaltung der Anforderungen von BADV und Pflichtenheft fordert und in Zukunft regelmäßig prüfen will, hat bisher bei der Lizenzvergabe von Bodenverkehrsdiensten gefehlt.

2.4 Fazit und Ausblick

Mit der Gestaltung der neuen Lizenzvergabe 2017 ist den Verantwortlichen des Münchner Flughafens ein arbeitspolitischer Meilenstein gelungen. In Zukunft gelten transparente und für alle Dienstleister verbindliche Standards im Arbeits- und Gesundheitsschutz. Mit der Gestaltung der Vergabe wurden auch die Voraussetzungen für einen fairen und nachhaltigen Wettbewerb auf hohem Niveau wieder hergestellt.

Für den nachhaltigen Erfolg des „Münchner Modells“ bedarf es nach der Lizenzvergabe eine täglich „gelebten Praxis“: So kann die konkrete Anwendung und Umsetzung der neuen Qualitätsstandards im Arbeitsalltag der Bodenabfertigungsdienste dauerhaft gewährleistet werden. Dazu gehören eine kontinuierliche Koordination von Arbeits- und Gesundheitsschutz durch den Flughafenbetreiber. Aber auch eine transparente Dokumentation und Überprüfung sowie die Behebung von Mängeln. Nötigenfalls sollte eine Sanktionierung bei Verstößen erfolgen bzw. bei einer Nichteinhaltung der geforderten Standards für gute und sichere Arbeitsbedingungen, die zur Grundlage der Lizenzvergabe gemacht wurden. Eine prozesshafte Koordination und regelmäßige Kontrolle der Einhaltung dieser Qualitätsstandards bei den Bodenabfertigungsdienst-Anbietern durch die FMG soll den Arbeits- und Gesundheitsschutz und damit die Sicherheit von Beschäftigten und Passagieren in Zukunft verbessern.

3 Arbeitswissenschaftliche Empfehlungen zur Konkretisierung des Arbeits- und Gesundheitsschutz und weiterer sicherheitsrelevanter Aspekte im Sinne der BAD-V

Empfehlung 1: Etablierung einer Koordinierungs- und Kontrollstelle, inkl. einer Betriebsmittel-Überwachung

Argumente: Die Erfüllung dieser Auflagen reduziert Unfallgefahren und Gefährdungen der Beschäftigten und Passagiere auf dem Vorfeld, schafft einen wirksamen Sicherheitsgewinn. Gleichzeitig erfüllt die Stelle die inhaltlichen Anforderungen des SMS und unterstützt den Safety-Manager bei der Aufgabe, Unfälle und Risiken zu vermeiden.

Rechtsgrundlagen: ArbSchG § 8; BetrSichV § 13, § 14, BADV Anlage 3 zu § 8

EU-Verordnung 139 /2014, TRBS 2210 „Gefährdungen durch Wechselwirkungen“, TRBS 1151 „Gefährdung an der Schnittstelle Mensch-Arbeitsmittel – Ergonomische und menschliche Faktoren“, TRBS 2210 – Gefährdungen durch Wechsel-wirkungen , TRBS 1112 – Instandhaltung sowie verschiedene Empfehlungen der BG Verkehr/ DGUV

1.1 **Einführung und obligatorische Akzeptanz einer Koordinierungs- und Kontrollstelle**, die den Arbeits-, Unfall- und Gesundheitsschutz aller im BVD tätigen Unternehmen nach einem einheitlichem Standard koordiniert und kontrolliert; Diese Prüfstelle koordiniert und kontrolliert zudem die **Einhaltung von Sicherheitsvorgaben für Betriebsmittel und ist bei der Anschaffung/Einführung sowie bei der Wartung und Überprüfung von Betriebsmitteln** zu beteiligen.

1.2 Konkret bedeutet das, dass **alle Anbieter von Bodenverkehrsdiensten folgende Vorgaben akzeptieren**:

1.2.1 Prozess- und Verfahrensstandards zur Umsetzung der Gefährdungsbeurteilung in allen Gefährdungsfeldern; ein Analyse- und Dokumentationsraster für die Gefährdungsbeurteilung (inkl. Anleitung, Checklisten, Qualifizierungsbausteinen, Kontrollhefte, etc.);

1.2.2 Ein ergonomisches Arbeitsplatzkataster unter Berücksichtigung von fachlichen, organisatorischen, physischen und psychischen Belastungsfaktoren und kritischen Expositionsdauern (inkl. Anleitung);

1.2.3 Ein Maßnahmenkatalog zu den einzelnen Gefährdungsfeldern und Merkmalen (inkl. Wissensspeicher, Anleitung und Dokumentationspflichten);

1.2.4 Verschiedene qualitätsgeprüfte Unterweisungs- und Qualifizierungsbausteine bzw. alternativ detaillierte Mindestvorschriften für die Unterweisung, Einarbeitung, Qualifizierung der Beschäftigten und Führungskräfte (inkl. Konkreter Standards für Qualifikationsnachweise;

1.2.5 Tätigkeits-, Aufgaben- und Verantwortungsprofile für die Kontaktpersonen, die die Anbieter als Ansprechpartner für die Koordinierungs- und Kontrollstelle zu bestimmen und zu qualifizieren haben.

1.2.6 Beschaffungshandbuch mit detaillierten Kriterien für Maschinen und Geräte sowie Wartungsvorschriften für Geräte und Betriebsmittel;

1.2.7 Die Anwendung von Prüf- und Kontrollroutinen und Sanktionen bei Nicht-Erfüllung der Vorgaben; Das verantwortliche Personal der Koordinierungs- und Kontrollstelle ist befugt, die Unternehmen bei der Einhaltung der Vorgaben zu unterstützen, die Umsetzung zu überprüfen, verdachtsunabhängige Kontrollen vor Ort durchzuführen und wenn nötig, Sanktionen auszusprechen.

1.3 Die **Kosten für Kontroll- und Koordinierungsaufgaben sowie für die Sicherheitschecks** werden den Diensteanbietern anteilig in Rechnung gestellt.

1.4 Die **Arbeitsgrundlagen der Koordinierungs- und Kontrollstelle** fußen auf den gesetzlichen Vorgaben aus dem Arbeits- und Gesundheitsschutz und werden beim Aufbau der Stelle in Form von Handbüchern, Prüf- und Checklisten entwickelt und mit dem Flughafenbetreiber (in der Lenkungsgruppe des Projekts) und dem Luftamt abgestimmt.

Empfehlung 2: Standards zur Durchführung und regelmäßigen Überprüfung der Gefährdungsbeurteilung (Analyse-, Gestaltungs- und Prozessstandards)

Argumente: Bei mehreren Arbeitgebern betreffen die Auswirkungen von Gefährdungen nicht nur die jeweils eigenen Beschäftigten, sondern die Sicherheit des Arbeitssystems Flughafen. Um die Koordinationserfordernisse nach §8 ArbSchG in der Praxis zu realisieren, müssen die Gefährdungsbeurteilungen vergleichbar hohe Standards aufweisen.

Rechtsgrundlagen: Arbeitsschutzgesetz , Arbeitssicherheitsgesetz , Arbeitsstättenverordnung , Betriebssicherheitsverordnung , Biostoffverordnung, Gefahrstoffverordnung , Lärm-und VibrationsArbeitsschutzverordnung , Arbeitsschutzverordnung zu künstlicher optischer Strahlung , Lastenhandhabungsverordnung , Jugendarbeitsschutzgesetz , Verordnung zum Schutze der Mütter am Arbeitsplatz Verordnung zur arbeitsmedizinischen Vorsorge , DGUV Vorschrift 1 , DGUV Vorschrift 2 , Regelwerk zu den Arbeitsschutzverordnungen (AMR/AMS/TRBS), u.a.

2.1 Die Arbeit auf dem Vorfeld ist mit vielfältigen Risiken behaftet, die zu einer Gefährdung von Sicherheit und Gesundheit im Arbeitssystem Flughafen führen können. Aus diesem Grund sind hohe Maßstäbe an die Durchführung der Gefährdungsbeurteilung anzulegen, die wesentlich durch das Flughafenunternehmen vorgegeben und vorlaufend weiterentwickelt werden. Diese Vorgaben (vgl. exemplarisch 2.3) werden auf der Grundlage der Leitlinien der Gemeinsamen Deutschen Arbeitsschutzstrategie, der DGUV-Vorschriften sowie der nachgelagerten Verordnungen und Regelwerke entwickelt und fortgeschrieben. Diese Vorgaben zählen zu den Arbeitsgrundlagen der Koordinierungs- und Kontrollstelle. Die Einhaltung wird durch die dazugehörigen Kontroll- und Sanktionskonzepte überprüft.

2.2 Die Gefährdungsbeurteilung hat grundsätzlich vor der ersten Arbeitsaufnahme zu erfolgen und ist im Anschluss mindestens alle 2 Jahre und bei wesentlichen Veränderungen der Arbeitsplätze, der Betriebsmittel, der Zusammenarbeit bzw. der Tätigkeiten und der Arbeitsabläufe vorzunehmen. Bei gravierenden Änderungen des Flugplans muss zwingend geprüft werden, ob hieraus ein Anlass zur Wiederholung der Gefährdungsbeurteilung entsteht. Dies ist mit der Koordinierungs- und Kontrollstelle zu beraten.

2.3 Mit Beginn der Auftragsübernahme übergibt der Flughafenunternehmer dem Anbieter – ggf. nach Prüfung durch die Koordinierungs- und Kontrollstelle – eine aktuelle Gefährdungsbeurteilung für die verschiedenen Arbeitsplätze und Tätigkeiten im Bodenverkehrsdienst. Diese Gefährdungsbeurteilung enthält mindestens Angaben über auftretende Gefährdungen und verschiedene wirksame Gestaltungsmaßnahmen zur Eliminierung bzw. Minimierung der Gefährdungen in diesen Bereichen (GDA-Standard):

- 1.Mechanische Gefährdungen
- 2.Elektrische Gefährdungen
- 3.Gefahrstoffe
- 4.Biologische Arbeitsstoffe
- 5.Brand-und Explosionsgefährdungen
- 6.Thermische Gefährdungen
- 7.Gefährdung durch spezielle physikalische Einwirkungen
- 8. Gefährdungen durch Arbeitsumgebungsbedingungen
- 9. Physische Belastung/Arbeitsschwere
- 10. Psychische Faktoren
- 11. Sonstige Gefährdungen

Diese Gefährdungsbeurteilung entspricht den oben genannten Vorgaben und stellt einen Mindeststandard dar, den die Anbieter von Bodenverkehrsdiensten bei der Wiederholung der Gefährdungsbeurteilung und bei der Ableitung von Maßnahmen über- aber nicht unterschreiten dürfen. Unklarheiten, ob z.B. Änderungen bei der Ableitung von Maßnahmen, Veränderungen der Analysemethoden etc. unzulässige Unterschreitungen des Mindeststandards darstellen, sind im Vorwege mit der Koordinierungs- und Kontrollstelle bzw. der Betriebsmittelüberwachungsstelle zu klären;

2.4 Darüber hinaus übergibt der Flughafenunternehmer/die Koordinierungs- und Kontrollstelle allen Anbietern zu Beginn ihrer Tätigkeit ein aktuelles Beschaffungshandbuch, das sowohl einen Katalog von sicheren Arbeitsmitteln (auf der Basis von Gefährdungsbeurteilungen, Arbeitsschutzzertifikaten, etc.) als auch Prüfkriterien für sichere Arbeitsmittel auf der Basis von Internationalen Normen beinhaltet und andererseits Wartungs- und Prüfungsintervalle festlegt, die zwingend zu beachten sind. Unklarheiten, die die Sicherheit der Arbeitsmittel betreffen, sind mit der Betriebsmittelüberwachungsstelle zu klären;

2.5 Die Gefährdungsbeurteilung ist spätestens 3 Monate nach Beginn der Arbeitsaufnahme (Aufnahme der Bodenverkehrsdienst-Tätigkeiten) von jedem Diensteanbieter selbst zu wiederholen und der Koordinierungs- und Kontrollstelle vorzulegen;

Empfehlung 3: Etablierung von Unterweisungsstandards

Argumente: Die Unterweisung der Beschäftigten ist ein übergreifendes Thema, analog zu den Gefährdungsbeurteilungen. Auch hier ist ein Standard zu etablieren, der auf den einschlägigen Arbeitsschutzvorschriften fußt. Die Unterweisungsthemen ergeben sich aus den Gefährdungsbeurteilungen und den anderen Grundpflichten wie Notfallmanagement etc.

Rechtsgrundlagen: Siehe die unter 2. Genannten Gesetze, Verordnungen und Regeln; ggf weitere Themen, die sich aus dem SMS ergeben; BGI/GUV-I 5144

3.1 Die Arbeit auf dem Vorfeld ist mit vielfältigen Risiken behaftet, die zu einer Gefährdung von Sicherheit und Gesundheit im Arbeitssystem Flughafen führen können – insbesondere dann, wenn Beschäftigte und Führungskräfte unzureichend über die Gefährdungen und über die Sicherheitserfordernisse unterwiesen sind. Aus diesem Grund sind hohe Maßstäbe an die Unterweisung anzulegen, die wesentlich durch das Flughafenunternehmen vorgegeben und fortlaufend weiterentwickelt werden. Diese Vorgaben (vgl. exemplarisch 3.3) werden auf der Grundlage der Gefährdungsbeurteilung entwickelt und fortgeschrieben. Diese Vorgaben – im Sinne eines Kurrikulums der Unterweisungsinhalte,- ziele, Trainingserfordernisse und überprüfbaren Ziele, zählen zu den Arbeitsgrundlagen der Koordinierungs- und Kontrollstelle und die Einhaltung wird durch die dazugehörigen Kontroll- und Sanktionskonzepte überprüft.

3.2 Die Unterweisung der Beschäftigten und Führungskräfte durch entsprechend qualifiziertes Personal hat grundsätzlich vor der ersten Arbeitsaufnahme zu erfolgen und ist im Anschluss mindestens jährlich und bei wesentlichen Veränderungen der Arbeitsplätze, der Betriebsmittel, der Zusammenarbeit bzw. der Tätigkeiten und der Arbeitsabläufe vorzunehmen. Bei gravierenden Änderungen des Flugplans muss zwingend geprüft werden, ob hieraus ein Anlass zur Wiederholung der Unterweisung entsteht. Dies ist mit der Koordinierungs- und Kontrollstelle zu beraten.

3.3 Mit Aufnahme der Tätigkeit übergibt der Flughafenunternehmer den Anbietern – ggf. nach Prüfung durch die Koordinierungs- und Kontrollstelle – ein aktuelles Unterweisungskurrikulum und Unterweisungsunterlagen (Betriebsanweisungen, Lehrplan, Checklisten, Prüfungsunterlagen) für die verschiedenen Arbeitsplätze und Tätigkeiten im Bodenverkehrsdienst. Diese Unterweisungsunterlagen basieren auf der jeweils aktuellen Gefährdungsbeurteilung und enthalten mindestens Angaben über auftretende Gefährdungen und sicherheits- und gesundheitsrelevantes Verhalten zur Eliminierung bzw. Minimierung der Gefährdungen für alle Gefährdungsfelder.

3.4 Damit die Beschäftigten sich sicher verhalten können, müssen sie regelmäßig, mindestens jährlich unterwiesen werden. Hierfür werden folgende Anlässe und Zeitpunkte als geeignet festgelegt:

- bei Einstellung oder Versetzung vor Aufnahme der Tätigkeit,
- bei Veränderungen im Aufgabenbereich,
- bei Veränderungen in den Arbeitsabläufen,
- bei Einführung neuer Warnsysteme,
- bei Unfällen, Beinaheunfällen und sonstigen Schadensereignissen,
- zu Beginn des Sommers als Jahreszeit mit erhöhter Gewitterhäufigkeit und hoher Abfertigungsdichte.

3.5 Die Diensteanbieter haben die durchgeführten Unterweisungen zu dokumentieren und dabei folgende Punkte festzuhalten:

- Wer hat unterwiesen?
- Welche Inhalte wurden vermittelt?
- Wer hat teilgenommen?
- Wie wurde sichergestellt, dass die Unterweisungsinhalte bekannt sind und verstanden werden?
- Wie wird sichergestellt, dass das Einhalten der Unterweisungsinhalte durch die Führungskräfte überprüft und die Einhaltung bzw. Verstöße dokumentiert werden?

3.6 Das Ergebnis dieser Dokumente ist der Koordinierungs- und Kontrollstelle vorzulegen. Änderungshinweise bzw. Auflagen, die im Zusammenhang mit den Unterweisungen erfolgen, sind zwingend zu beachten.

Empfehlung 4: Einführung eines prozesshaften Managementsystems für den Arbeits- und Gesundheitsschutz

Argumente: Um eine verlässliche Organisation des Arbeitsschutzes gewährleisten zu können ist es erforderlich, dass die Arbeitsschutzmanagementsysteme der Anbieter anschlussfähig sind.

Rechtsgrundlagen: Arbeitssicherheitsgesetz, Arbeitsschutzgesetz, GDA-Standard und dem DGUV Grundsatz 311-002, Standards nach Ohris. bzw. OHSAS 18001

4.1 Um die Sicherheit des Arbeitssystems am Flughafen zu gewährleisten und die Kooperationspflichten in der Praxis zu erfüllen, werden alle Anbieter von Bodenverkehrsdiensten verpflichtet, ein Arbeitsschutzmanagementsystem (AMS) einzuführen und der Koordinierungs- und Kontrollstelle jährliche Arbeitsschutzberichte vorzulegen.

4.2 Um Anbieter beim Aufbau des AMS zu unterstützen stellt der Flughafenbetreiber sein AMS-Handbuch sowie den letzten aktuellen Bericht zur Verfügung;

4.3 Die Mindestanforderungen (KO-Kriterien) an das AMS richten sich entweder nach dem DGUV Grundsatz 311-002, Anlage 5 für Betriebe mit 20 oder mehr Beschäftigten, die eine bestimmte Arbeitsschutzorganisation nachweisen müssen (z. B. Arbeitsschutzausschuss, Sicherheitsbeauftragte etc.) oder nach den Einzelelementen des GDA-Standards (Abschnitt 6.3), Bewertung: grün. Dabei müssen die bei den einzelnen KO-Kriterien genannten Details grundsätzlich vollständig nachgewiesen werden, wobei – in Absprache mit der Landesunfallkasse und der Koordinierungs- und Kontrollstelle – Anpassungen notwendig werden können. Die Mindestanforderungen beziehen sich auf folgende Themen:

- Verantwortung und Aufgabenübertragung
- Überwachung der Einhaltung der übertragenen Pflichten und Kontrolle der Aufgabenerledigung
- Erfüllung der Organisationspflichten aus dem ASiG
- Sicherstellung notwendiger Qualifikationen für den Arbeitsschutz bei Führungskräften, Funktionsträgern und Beschäftigten mit bestimmten Aufgaben
- Organisation der Durchführung der Gefährdungsbeurteilung
- Beurteilung von Gefährdungen
- Geeignete Regelungen für die Durchführung und Dokumentation von Unterweisungen
- Umgang mit behördlichen Auflagen z. B. Genehmigungen, Erlaubnisse, Besichtigungsschreiben
- Handhabung der Rechtsvorschriften sowie des technischen und betrieblichen
- Regelwerks, insbesondere bei Änderungen der Rechtsvorschriften
- Einbeziehung der besonderen Funktionsträger
- Kommunikation des Arbeitsschutzes

- Organisation der arbeitsmedizinischen Vorsorge
- Regelungen zur Planung und Beschaffung
- Information und Einbindung von Fremdfirmen
- Integration von zeitlich befristet Beschäftigten (z.B. Zeitarbeitnehmer, Praktikanten)
- Organisation von Notfallmaßnahmen/Erste Hilfe

4.5 Jeder Anbieter ist verpflichtet, mindestens einen AMS-Berater und -Begutachter zu benennen, der die Auflagen nach Anlage 1 des DGUV-Grundsatzes 311-002 erfüllt. Der/die Berater/Begutachter haben eng mit der Koordinierungs- und Kontrollstelle zusammenzuarbeiten.

4.6 Es wird dabei allen Bodenverkehrsdienstanbietern empfohlen, zur Erfüllung der Auflagen aus den Punkten 4.3 - 4.5 - die Einführung und Zertifizierung nach dem Arbeitsschutzmanagementsystem OHRIS (Occupational Health and Risk Managementsystem) vorzunehmen, da es sich um ein Gesamtkonzept handelt, mit dessen Hilfe die Zahl der Arbeitsunfälle maßgeblich gesenkt und die Sicherheit und der Gesundheitsschutz der Beschäftigten nachhaltig verbessert werden. OHRIS wurde 1998 vom Bayrischen Staatsministerium für Arbeit und Sozialordnung, Familie und Frauen gemeinsam mit dem Verband der chemischen Industrie, Landesverband Bayern, und chemischen Industrieunternehmen entwickelt und veröffentlicht. Da der Flughafenbetreiber nach diesem System arbeitet, ergeben sich Synergieeffekte für die Kooperation im Arbeits- und Gesundheitsschutz.

Empfehlung 5: Standards für die Beschaffung und Überwachung von Betriebs- und Arbeitsmitteln

Argumente: Die Gestaltung von Geräten und Arbeitsmitteln wirkt sich auf das gesamte Geschehen am Flughafen aus. Unsichere Geräte gefährden alle Beschäftigten, Passagiere, Luftfahrzeuge, etc.

Rechtsgrundlagen: Arbeitsschutz-gesetz, BetrSichV, konkretisiert durch TRBS 2210, 1151, 1112, etc.

5.1 Die Sicherheit des Arbeitssystems am Flughafen hängt wesentlich mit der Anschaffung und dem Betrieb von sicheren Arbeits- und Betriebsmitteln ab, die von dafür qualifizierten Beschäftigten eingesetzt und routinemäßig überwacht werden. Da die Sicherheit der Arbeits- und Betriebsmittel wesentlich die Sicherheit und Gesundheit aller Akteure am Vorfeld bestimmt, haben die Anbieter einen Arbeitsmittelkatalog (bzw. ein Beschaffungshandbuch) zu akzeptieren, in dem bindende Vorgaben für die Anschaffung und den sicheren Betrieb von Arbeitsmitteln erteilt werden.

5.2. Der Arbeitsmittelkatalog wird von der Koordinierungs- und Kontrollstelle herausgegeben und auf der Basis der vorliegenden Gefährdungsbeurteilungen, Verordnungen, Regeln und Normen erstellt und gepflegt. Zu den einzelnen Gerätegruppen werden Standards definiert, die den arbeitsschutzrechtlichen Grundlagen entsprechen und in dem alle zur Verwendung kommenden Arbeitsmittel erfasst und mittels einer Gefährdungsbeurteilung bewertet worden sind. Ganz wesentliches Ergebnis dieser Gefährdungsbeurteilung ist die Festlegung von Prüffristen für jedes Arbeitsmittel.

Die Durchführung der Gefährdungsbeurteilung für Arbeitsgeräte und Arbeitsmittel integriert eine Reihe von Vorschriften, die aus anderen Regelungsbereichen (z.B. Verkehrssicherheit) kommen, aber hierbei zu berücksichtigen sind. Beispiele hierfür sind:

- Verkehrssicherheit: alle im nicht-öffentlichen Bereich verkehrenden Fahrzeuge müssen der Straßenverkehrszulassungsverordnung entsprechen und/oder es müssen beim Bau der Fahrzeuge Sicherheitsbestimmungen eingehalten werden, die den verkehrssicheren Zustand der Fahrzeuge sicherstellen.
- Die Einhaltung des Standes der Technik fordert Lärmschutzmaßnahmen und die Minimierung von Abgaswerten.
- Die Einhaltung dieser Anforderungen ist nachzuweisen durch eine TÜV-Plakette oder ein Prüfzeugnis von Sachverständigen.
- Darüber hinaus ist im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung die ergonomische, alters- und alternsgerechte Eignung der Gestaltung der Arbeitsmittel festzustellen und zu dokumentieren.

- Der sichere Umgang mit den Arbeitsmitteln erfordert ein bestimmtes Anforderungsprofil, dessen Erfüllung durch entsprechende Qualifikationsnachweise zu belegen ist („befähigte Personen“ gemäß Betriebssicherheitsverordnung).

Neben diesen allgemeinen Vorgaben wird das Arbeitsmittelhandbuch konkrete Vorgaben für Arbeitsmittel beschreiben, welche von allen Anbietern gleichermaßen zu beachten sind, um die Sicherheit am Flughafen zu gewährleisten:

- Einführung einer funktionsfähigen „automatischen Wegfahrsperre“ für unbefugte/nicht ausreichend qualifizierte FahrerInnen von bestimmten Geräten. Nur wer berechtigt und qualifiziert wurde, kann dann zum Beispiel einen Gepäck-Lifter starten, bewegen und fahren.
- Vorgabe zur maximalen Breite von Bussen zur Beförderung von Passagieren und Personal, die der Breite der Straßenführung auf dem Vorfeld angepasst sind.
- Maximal mögliche Gepäckwagenzahl, die an Zugfahrzeuge angehängt werden dürfen.
- Etc.

5.3 Alle Anbieter sichern dem Flughafenbetreiber den ordnungsgemäßen und sicheren Gebrauch der Arbeits- und Betriebsmittel zu. Das beinhaltet insbesondere die Akzeptanz einer regelmäßigen Überprüfung seiner Betriebsmittel durch die Betriebsmittelüberwachungsstelle. Er sichert zu, festgestellte Mängel beseitigen zu lassen;

5.4 Alle Diensteanbieter akzeptieren, dass die Betriebsmittelüberwachungsstelle in begründeten Fällen Vorgaben für die Lagerung und Wartung der Betriebsmittel machen darf. Dies gilt insbesondere dann, wenn durch eine unsachgemäße Lagerung und Wartung der Betriebsmittel erhöhte Sicherheits- und Gesundheitsrisiken entstehen, z.B. durch starke Verschmutzung, Vereisung, Korrosion etc. In diesen Fällen können eine geschützte Lagerung oder bestimmte Maßnahmen vor der Inbetriebnahme verlangt werden;

Empfehlung 6: Kriterien und Koordination von arbeitsmedizinischen Vorsorgen und Eignungsuntersuchungen / Konsequenzen für das Personaleinsatzkonzept

Argumente: In den Bereichen Lastenhandhabung und Lärm ergeben sich besondere Gefährdungen der Beschäftigten. Die Durchführung von arbeitsmedizinischen Vorsorgen sichert die Beschäftigungs- und Arbeitsfähigkeit aller Beschäftigten und schützt vor schwerwiegenden arbeitsbezogenen Erkrankungen und Berufskrankheiten sowie Unfällen durch mangelhafte Hörfähigkeit sowie körperliche Gebrechen. Zudem wird durch die Kombination von Gefährdungsbeurteilungen und arbeitsmedizinischer Vorsorge ein Regelkreis etabliert, der im Sinne eines Frühwarnsystems besonders schwerwiegende Gefährdungen „monitort“. Unter dem Gesichtspunkt eines fairen Wettbewerbs ist es erforderlich, vor allem bei schwerwiegenden Gefährdungen, die das Entstehen von Berufskrankheiten verursachen, die Ursachen zu dokumentieren.

Rechtsgrundlagen: ArbSchG; LärmschutzV; LastenhandhV, ArbmedVV, AMR 3.18

6.1 Das Arbeitssystem des Bodenverkehrsdienstes ist durch vielfältige Risiken geprägt, die sich zum Teil selbst durch Gestaltungsmaßnahmen der Unternehmen im Bodenverkehrsdienst nicht vollständig beheben oder soweit minimieren lassen, dass keine Risiken für Gesundheit und Sicherheit mehr existieren. Ein Teil der Risiken ist unmittelbar Unfall-relevant, z.B. der teilweise Verlust der Hörfähigkeit, ein anderer Teil trägt zu körperlicher Überlastung und Schmerzentstehung bei, so dass einerseits mit dem langfristigen Risiken von Berufserkrankungen gerechnet werden muss und kurzfristig mit schmerzhaften Reaktionen, die die Wahrnehmungsfähigkeit und das Verhalten beeinflussen; Vor diesem Hintergrund werden alle Anbieter von Bodenverkehrsdiensten verpflichtet, zum Monitoring dieser Risiken und zur Prävention ausreichend arbeitsmedizinische Kapazität bereitzustellen, um alle relevanten und gesetzlich vorgegebenen Pflicht- und Angebotsvorsorgen durchzuführen.

6.2 Konkret bedeutet dies, unter Grundlegung der entsprechenden arbeitsmedizinischen Verordnungen und Regeln, dass der einzelne Anbieter Pflichtvorsorgeuntersuchungen im Turnus der gesetzlichen Fristen durchführen lassen muss, da folgende Grenzwerte in der Regel erreicht oder überschritten werden:

- Lärmexposition, von Lex,8h = 85 dB(A) beziehungsweise LpC,peak = 137 dB(C).
- Exposition durch Vibrationen (Fahrer/innen), mit Expositionsgrenzwerten A(8) = 5 m/s2 für Tätigkeiten mit Hand-Arm-Vibrationen oder A(8) = 1,15 m/s2 in X- oder Y-Richtung oder A(8) = 0,8 m/s2 in Z-Richtung für Tätigkeiten mit Ganzkörper-Vibrationen;

Angebotsvorsorgeuntersuchungen müssen für Beschäftigte mit folgenden Tätigkeiten mindestens alle 2 Jahre angeboten werden – nach Kenntnis der bisher vorliegenden Gefährdungsbeurteilungen:

- Für Beschäftigte an Bildschirmarbeitsplätzen in der Disposition (hier sind die Angebotsuntersuchungen alle 5 Jahre bei Mitarbeitern unter vierzig Jahren, alle 3 Jahre bei über Vierzigjährigen)
  Für Beschäftigte an Abfertigungsarbeitsplätzen, an denen es erforderlich ist, mehr als 1 Stunde pro Schicht im Knien zu arbeiten;
- Für Beschäftigte an Abfertigungsarbeitsplätzen, an denen es erforderlich ist, mehr als 1 Stunde pro Tag über Schulterniveau zu arbeiten;
- Für Beschäftigte an Abfertigungsarbeitsplätzen, die laut der Gefährdungsbeurteilung der Lastenhandhabung mit Stufe 3 oder höher bewertet wurden (Heben/Tragen, Ziehen/Schieben, Manuelle Prozesse);

An diesen Arbeitsplätzen besteht ein hohes Risiko für die Genese von verschiedenen Berufskrankheiten des Muskel-Skeletsystems sowie für den Verlust der vollen Hörfähigkeit. Aus diesem Grund, sind einerseits alle Gestaltungserfordernisse im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung auszuschöpfen und zugleich die verbleibenden Risiken durch arbeitsmedizinische Vorsorgeangebote zu beobachten und dabei die Beschäftigten zu beraten.

6.3 Der Anbieter hat die Koordinierungs- und Kontrollstelle über Angebote und Wahrnehmung der arbeitsmedizinischen Vorsorge einmal jährlich zu unterrichten. Die Koordinierungs- und Kontrollstelle hat das Recht, die Angebotspraxis der Anbieter zu überprüfen und ggf. Änderungen zu verlangen, mit dem Ziel, die Angebotspraxis zu verbessern.

Konsequenzen für das Personaleinsatzkonzept:

Alle Anbieter haben eine Personalmustermengen-Kalkulation für eine Flugwoche vorzulegen, die einer Plausibilitätsprüfung unterzogen wird. Dieser Plausibilitätsprüfung werden folgende Kriterien zu Grunde gelegt und gehen in die Bewertung ein:

6.4 Jeder Anbieter muss Personal und/oder Dienstleistungen zur Verfügung stellen, die die vielfältigen Aufgaben aus dem Bereich Arbeits- und Gesundheitsschutz, Arbeitsmedizin und Qualifikation erfüllen; Dieses Personal ist auszuweisen.

6.5 Bei der Personaleinsatzplanung für die einzelnen Abfertigungsereignisse hat der Diensteanbieter darauf zu achten, dass im Wochenmittel kein gefährdender Einsatz von Beschäftigten geplant wird. Das wird insbesondere dadurch erreicht, dass die Grenzwerte aus der AMR 13.2 (siehe Empfehlung 6.2) zumindest im Wochenmittel unterschritten werden. Das wird durch den Einsatz von ausreichend qualifiziertem Personal erreicht, so dass die Abfertigungsteams in der Lage sind, durch Rotation der Teiltätigkeiten die Exposition mit gefährdenden Teiltätigkeiten zu verringern.

6.6 Im Regelbetrieb hat jeder Anbieter die Personaleinsatzplanungen unter Angabe der Qualifikationen und Tätigkeiten 4 Wochen im Voraus der Koordinierungs- und Kontrollstelle zu übergeben. Diese kann Nachbesserungen verlangen, wenn aus dem Plan hervorgeht, dass die oben genannten Grenzwerte nicht eingehalten werden können;

6.7 Zur Überprüfung des tatsächlichen Personaleinsatzes und zum Zwecke des Belastungsmonitorings sind die Expositionsdauern für kritische Teiltätigkeiten zu dokumentieren und mit einem Ampelsystem zu hinterlegen. Dieses Ampelsystem sollte geeignet sein, bereits bei der Disposition der Personen zu erkennen, ob die Expositionsdauer für bestimmte Tätigkeiten bereits im kritischen oder gefährdenden Bereich liegt. Dieses Monitoring ist einmal jährlich den Beschäftigten und der Koordinierungs- und Kontrollstelle vorzulegen. Wird durch den realisierten Personaleinsatz die Einhaltung der oben genannten Grenzwerte zu mehr als x%[1] innerhalb von 2 aufeinanderfolgenden Wochen, aber höchstens 4 Wochen pro Jahr überschritten, so ist der Koordinierungs- und Kontrollstelle plausibel darzulegen, wie das in Zukunft zu vermeiden ist. Höhere oder weitere Überschreitungen werden unverzüglich sanktioniert.

Empfehlung 7: Vorgaben zur Einführung und Umsetzung eines Betrieblichen Eingliederungsmanagements (BEM)

Argumente: Das Betriebliche Eingliederungsmanagement ist als Arbeitgeberpflicht seit mehr als 10 Jahren im Sozialgesetzbuch IX verankert. Auf Grund der besonderen Gefährdungssituation im BVD ist davon auszugehen, dass auch in der Zukunft eine relevante Anzahl von Beschäftigten, im Verlauf von 12 Monaten mehr als 6 Wochen, arbeitsunfähig werden und ihnen ein Angebot aus dem betrieblichen Eingliederungsmanagement unterbreitet werden muss.

Aus Sicht der Koordinationserfordernisse im Arbeitsschutz ist das BEM in mehrfacher Hinsicht relevant: Das BEM dient dem Aufbau einer lernenden Organisation, in dem der Arbeitgeber vielfache Hinweise über Erkrankungs- und Unfallursachen erhält und zugleich aufgefordert ist, Arbeitsplätze und Arbeitsprozesse für die Wiedereingliederung umzugestalten. Das BEM dient somit auch dem Kompetenz- und Qualifikationserhalt im Unternehmen, weil langjährig Beschäftigte im Unternehmen bleiben können und nicht auf Grund von körperlichen Einschränkungen arbeitslos oder berufsunfähig werden;

Rechtsgrundlagen: § 84 SGB IX, § 8 ArbSchG

7.1 Wie bereits beschrieben, ist das Arbeitssystem des Bodenverkehrsdienst durch vielfältige Risiken geprägt, die sich zum Teil selbst durch verschiedene Gestaltungsmaßnahmen der Unternehmen im Bodenverkehrsdienst nicht vollständig beheben lassen: Unfälle durch das Handling mit schwerem Gerät lassen sich deutlich verringern aber bisher nicht vollkommen vermeiden; Dasselbe gilt für Erkrankungen auf Grund der Arbeit in schwierigen Arbeits- und Umgebungsbedingungen (Einpferchung in den Frachträumen, hohe Lärmpegel, nicht zu beeinflussende Lastgewichte, ...). Vor diesem Hintergrund werden alle Diensteanbieter verpflichtet, mit Beginn der Tätigkeit der Koordinierungs- und Kontrollstelle ein Konzept zur Wiedereingliederung von Langzeiterkrankten nach SGB vorzulegen. Im Idealfall wird das Konzept in einer entsprechenden Betriebsvereinbarung niedergelegt.

7.2 Das Konzept für das Betriebliche Eingliederungsmanagement muss folgende Mindeststandards enthalten:

7.2.1 Als Ziele müssen benannt sein: Arbeitsunfähigkeit überwinden, Vorbeugen erneuter Arbeitsunfähigkeit und Sicherung einer dauerhaften Fortsetzung des Arbeitsverhältnisses.

7.2.2 Diese Ziele sollen durch spezifisch auf die erkrankte Person zugeschnittene Maßnahmen, Leistungen oder externe Hilfen erreicht werden. Diese Maßnahmen, Leistungen und Hilfen sind zu definieren und in überprüfbarer Form zu beschreiben;

7.2.3 Für die Arbeitsplatzgestaltung ist die inhaltliche Verzahnung mit der Gefährdungsbeurteilung eine wesentliche Voraussetzung, um das Anforderungs- und Belastungsprofil des Arbeitsplatzes mit dem Fähigkeitsprofil des Beschäftigten abzugleichen. Im Konzept muss dargelegt werden, wie diese Verzahnung mit der Gefährdungsbeurteilung zu erfolgen hat.

7.2.3 Das BEM ist als qualitätsgesicherter Prozess zu beschreiben und Verfahrensschritte und Instrumente zu definieren, die zu angepassten Arbeitsbedingungen für leistungsgewandelte Beschäftigte und zu einer inkludierenden und alternsgerechten Beschäftigungs- und Personalpolitik führt.

7.3 Im Rahmen der Koordination verschiedener Unternehmen im Arbeitsschutz verpflichtet sich jeder Anbieter, mindestens jährlich über das Ausmaß, die Ursachen und die Gestaltungsansätze im Betrieblichen Eingliederungsmanagement zu berichten. Zu diesem Zweck arbeitet er mit der Koordinierungs- und Kontrollstelle zusammen, um Unfallschwerpunkte, besondere Risiken etc. zu identifizieren und Präventionsansätze zu optimieren; Ggf ist es zu diesem Zweck erforderlich, dass alle Anbieter an der Erstellung von Unfall- und Arbeitsunfähigkeitsstatistiken zusammenarbeiten.

7.4 Alle Anbieter stellen sicher, dass die Kündigung von erkrankten Mitarbeitern nur nach dem ultimo-ratio-Prinzip geschieht, wenn alle alternativen Einsatzmöglichkeiten durch das BEM geprüft und verworfen wurden. Diese Prüfung ist zu dokumentieren. In diesem Fall ist vor der Kündigung eine Beratung durch die Koordinierungs- und Kontrollstelle durchzuführen. Das Ergebnis der Beratung wird durch die Koordinationsstelle protokolliert und dem jeweiligen Anbieter und dem betroffenen Beschäftigten ausgehändigt.

Empfehlung 8: Etablierung von Einarbeitungs- und Qualifizierungsstandards

Argumente: Zur Gewährleistung einer sicheren (Zusammen-)Arbeit im Bodenverkehrsdienst sind sowohl grundlegende Sprachkenntnisse als auch umfassende Qualifikations- und Einarbeitungsnachweise zwingend erforderlich. Nur dann kann der Flughafenbetreiber eine sichere Fracht- und Passierabfertigung sowie professionelle Zusammenarbeit bei schwierigen Ereignissen (Gewitter etc.) oder Gefahrsituationen (Feuer etc.) und eine grundlegende Unfall-Prävention gewährleisten.

Seit dem 1.5.2015 ist eine neue Verordnung über den anerkannten Umschulungsabschluss „Geprüfte Fachkraft Bodenverkehrsdienst im Luftverkehr“ (BodVerkFKrV) in Kraft; Die Verordnung löst die bisherigen Ausbildungsgänge ab und regelt detailliert Inhalte der Ausbildung und Prüfung sowie Ausbildungs- und Prüfungszeiten.

Rechtsgrundlagen: EU Verordnung 139/2014; ADR.OR.D.015 Anforderungen an das Personal, Luftverkehrsgesetz, BodVerkFKrV, BAD-V

8.1 Alle Anbieter verpflichten sich, alle Beschäftigten, die direkt oder indirekt (z.B. über Werkverträge, Leiharbeit etc.) für ihn Leistungen im Bereich des Bodenverkehrsdienst erbringen, entsprechend ihrer Aufgaben und der nachfolgend genannten Mindeststandards zu qualifizieren und dies durch entsprechende Zertifikate und/oder Schul- bzw. Ausbildungsabschlüsse nachzuweisen. Der Nachweis hat zwingend vor Aufnahme der Tätigkeit zu erfolgen. Dazu sind die entsprechenden Nachweise der Koordinierungs- und Kontrollstelle vorzulegen.

8.2 Es sind folgende Mindestqualifikationen nachzuweisen:

8.2.1 Für alle Beschäftigten, die direkt oder indirekt (z.B. über Werkverträge, Leiharbeit etc.) für die Anbieter Leistungen im Bereich des Bodenverkehrsdienst erbringen:
Sprachkenntnisse der deutschen Sprache auf dem Kompetenzniveau B1 des „Gemeinsamen europäischen Referenzrahmen für Sprachen“ (GeR). Dieses Niveau ist durch einen nach dem GeR zertifizierten Sprachtest oder durch eine qualifizierten Hauptschulabschluss (bzw. einen vergleichbaren Abschluss) oder eine mindestens achtjährige Schulausbildung sowie der Note 4 oder besser im Fach Deutsch nachzuweisen.

8.2.2 Für alle Beschäftigten, die direkt oder indirekt (z.B. über Werkverträge, Leiharbeit etc.) für die Anbieter Leistungen im Bereich Abfertigung des Bodenverkehrsdienst erbringen:
alle bisher aufgeführten Mindestqualifikationen und darüber hinaus alle Seminarinhalte, die den Grundschulungen Q1 und Q2 des Flughafenbetreibers zu Grunde liegen. Das sind derzeit: Luftsicherheitsschulung, Gefahrgutseminar, Abfertigung Grundlehrgang, Abfertigung Gerätetraining, Sicherheitseinweisung, LFZ-Annahme, Flugzeugabfertigung, Ladungssicherung, ziehbare Abfertigungsgeräte, Heben und Tragen von Lasten, Kleiderausgabe;
Für Schulung und Training dieser Inhalte ist eine Schulungs- und Einarbeitungszeit von mindestens 6 Wochen zu veranschlagen, in der die einzuarbeitenden Mitarbeiter/innen die Abfertigungsarbeiten nur unter Aufsicht von qualifizierten und erfahren Mitarbeitern erledigen dürfen;

8.2.3 Für alle Beschäftigten, die direkt oder indirekt (z.B. über Werkverträge, Leiharbeit etc.) für die Anbieter Leistungen im Bereich Abfertigung des Bodenverkehrsdienstes erbringen und dabei folgende Tätigkeiten ausüben:

- Gepäckfahrer
- Bewegen von (motorisierten) Fluggasttreppen
- Abfertigung Container- und Palettentransporter
- Abfertigung Hubtransporter
- Abfertigung Lifter

alle bisher aufgeführten Mindestqualifikationen und darüber hinaus alle Seminarinhalte, die den Aufgaben- und Gerätespezifischen Modulen aus den Grundschulungen Q3, Q4 und Q5 des Flughafenbetreibers zu Grunde liegen. Für Schulung und Training dieser Inhalte ist eine Schulungs- und Einarbeitungszeit pro Modul von mindestens 2 Wochen zu veranschlagen, in der die einzuarbeitenden Mitarbeiter/innen die einzelnen Tätigkeiten nur unter Aufsicht von qualifizierten

und erfahrenen Mitarbeitern erledigen dürfen;

8.2.4 Für alle Beschäftigten, die direkt oder indirekt (z.B. über Werkverträge, Leiharbeit etc.) für die Anbieter als RampAgent, Lademeister oder Gruppenführer tätig sind und folgende operativen Aufgaben bei der Abfertigung von Luftfahrzeugen eigenständig und verantwortlich wahrnehmen:

- Einweisen, Annehmen und Sichern von Luftfahrzeugen,
- Überprüfen und Bedienen der für die Abfertigung erforderlichen Geräte und Fahrzeuge sowie Anwenden von
- Informationssystemen,
- Handling von Luftfahrzeugen, Gepäck, Fracht und Post,
- Beachten und Einhalten der Vorschriften über Arbeits-, Umwelt- und Gesundheitsschutz bei der Abfertigung; Gewährleisten der Arbeitssicherheit,
- Beachten und Einhalten von luftfahrtrechtlichen Bestimmungen und sonstigen Regelungen,
- Kommunizieren mit den an der Abfertigung Beteiligten,
- Delegieren von Aufgaben und Anleiten von Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen.

alle bisher aufgeführten Mindestqualifikationen und die erfolgreich abgeschlossene Weiterbildung/Umschulung zur geprüften Fachkraft Bodenverkehrsdienst im Luftverkehr nach der entsprechenden Verordnung.

8.3 Jeder Diensteanbieter hat Qualifikationsnachweise, Einarbeitungszeiten, Qualifikationserneuerungen und -Erweiterungen für jeden einzelnen Mitarbeiter in einer Qualifizierungsmatrix zu dokumentieren. Diese Dokumentationen sind vor der Arbeitsaufnahme der einzelnen Mitarbeiter/Beauftragten und quartalsweise der Koordinierungs- und Kontrollstelle vorzulegen;

8.4 Um die Sicherheit und den Gesundheitsschutz zu gewährleisten, werden teamspezifische Mindestqualifikationsquoten für die verschiedenen Abfertigungsereignisse festgelegt. Jeder Anbieter hat dafür zu sorgen, dass diese teamspezifischen Qualifikationen während des gesamten Abfertigungsereignisses unverändert vorhanden sind. Insbesondere RampAgents, Lademeister und Gruppenführer müssen mindestens 5 (?) Minuten vor und nach einem Abfertigungsereignis an der entsprechenden Position am Vorfeld sein. Eine gleichzeitige Beaufsichtigung von mehreren Be- und Entladungsvorgängen und Abfertigungsereignissen ist unter allen Umständen auszuschließen.

8.5 Die Koordinierungs- und Kontrollstelle ist befugt, die Nachweise und die sprachlichen wie fachlichen Fähigkeiten eigenständig zu überprüfen, wenn ein begründeter Verdacht besteht, dass die eingesetzten Personen, nicht über die erforderliche Qualifikationen verfügen und dadurch die Sicherheit gefährdet wird. Diese Verdachtsmomente sind zuvor ausführlich zu begründen.

Empfehlung 9: Sicherheitsrelevante Kriterien für den Einsatz von Leiharbeit

Argumente: Leiharbeit ist zusätzliche Gefährdung, weil ungeübte Mitarbeiter das sog. Neulingsrisiko mit sich bringen: wenig räumliche und organisatorische Orientierung, mangelnde Routinen. Das ergibt sich einerseits aus den erhöhten Gefahrtarifen bei der gesetzlichen Unfallversicherung, andererseits auch aus der Leitlinie Gefährdungsbeurteilung und Dokumentation, in der Leiharbeiter zu den Beschäftigtengruppen mit besonderer Aufmerksamkeitssanforderung bei der Erstellung der Gefährdungsbeuteilungen genannt sind.

Rechtsgrundlagen: Arbeitsschutzgesetz

9. 1 Leiharbeit stellt eine zusätzliche Gefährdung dar, weil ungeübte Mitarbeiter das sog. Neulingsrisiko mit sich bringen und über geringe räumliche und organisatorische Orientierung sowie mangelnde Routinen verfügen. Das ergibt sich einerseits aus den erhöhten Gefahrtarifen bei der gesetzlichen Unfallversicherung für Leiharbeitnehmer/innen, andererseits aus der Leitlinie Gefährdungsbeurteilung und Dokumentation, in der Leiharbeiter zu den Beschäftigtengruppen mit besonderer

Aufmerksamkeitsanforderung bei der Erstellung der Gefährdungsbeurteilungen genannt sind. Da die Arbeitsplätze im Bodenverkehrsdienst mit vielfachen Risiken behaftet sind, liegt es im Interesse des Flughafenbetreibers weitere – vermeidbare – Risiken zu verhindern oder auf ein Minimum zu beschränken. Aus diesem Grund werden den Anbietern folgende Auflagen zum Einsatz von Leiharbeitnehmer/innen gemacht:

9.1.1 Leiharbeitnehmer/innen sind im selben Maße zu schulen, zu unterweisen und einzuarbeiten, wie alle anderen Beschäftigten; Die Garantie über die ordnungsgemäße fachliche Qualifizierung und Einarbeitung ist durch den Anbieter sicher zu stellen und vor dem ersten Einsatz der Koordinierungs- und Kontrollstelle vorzulegen;

9.1.2 Der Diensteanbieter stellt sicher, dass Leiharbeiter in alle Maßnahmen des Arbeits- und Gesundheitsschutzes vollumfänglich einbezogen werden. Das betrifft insbesondere das Angebot von arbeitsmedizinischer Vorsorge und die Angebote aus dem betrieblichen Eingliederungsmanagement; Den Leiharbeitern ist jährlich ein Dokument auszuhändigen, aus dem die Exposition mit arbeitsbedingten Risiken hervorgeht.

9.1.3 Besonders verantwortungsvolle Positionen, wie die der RampAgents, Lademeister und Vorarbeiter dürfen – auf Grund des hohen Schadensrisikos – nicht mit Leiharbeitsbeschäftigten besetzt werden.

Empfehlung 10: Sicherheitsrelevante Kriterien für Akkord- und Prämiensysteme

Argumente: Entlohnungssysteme beeinflussen das Arbeitsverhalten von Beschäftigten. In der Regel ist das ein gewünschter Effekt, wenn z.B. die Produktivität eines standardisierten Arbeitssystems durch ein effizientes Arbeitsverhalten gesteigert werden soll. Dazu ist es erforderlich, dass die Arbeit bzw. das Arbeitssystem grundsätzlich akkordfähig ist. Das ist regelmäßig dann der Fall, wenn Arbeitsablauf, Arbeitsaufgabe, Arbeitsmittel und Vorprodukte nicht oder nur im geringen Ausmaß (vorhersagbar) variieren – der Arbeitsprozess somit in hohem Maß standardisiert ist. Das ist im Abfertigungsbereich des Bodenverkehrsdienst nicht der Fall: Je nach Abfertigungsereignis variieren Flugzeugtypen, Gepäckmenge, Gewicht und Ausführungsbedingungen. Somit ist die Arbeit, die hier verrichtet wird, nicht akkordfähig. Wenn – trotz nicht vorhandener Akkordfähigkeit – Akkordsysteme eingeführt werden, steigt das Risiko von Qualitätsmängeln und riskanten Verhalten, da dann die Beschäftigten versuchen, die Varianz durch Improvisation, Umgehung von Auflagen, Hast, etc. zu kompensieren. Generell gilt für alle Arten von Arbeit in Akkordsystemen: Es existiert ein höheres Risiko von Fehlern, Unfällen, Überlastung und Qualitätsmängeln, solange Qualität und Sicherheit nicht durch Standardisierung erreicht werden können.

Rechtsgrundlagen: DGUV-V1, Betriebssicherheitsverordnung,

10.1 Da Akkordsysteme unter den variantenreichen Bedingungen im Bodenverkehrsdienst geeignet sein können, riskantes Verhalten und Unachtsamkeit zu fördern, verpflichtet sich die Anbieter dazu, ein Zeitlohnsystem (ohne Akkord) einzuführen. Wenn darüber hinaus Beschäftigte als Leiharbeiter oder auf Werkvertragsbasis für den Anbieter tätig sind, so hat er vertraglich festzulegen, dass auch diese nicht nach Akkord oder Stückzahl bezahlt werden. Dieser Nachweis ist der Koordinierungs- und Kontrollstelle vor dem Einsatz der Leiharbeiter vorzulegen.

10.2 Ebenso hat jeder Anbieter darauf zu achten, dass keine Prämiensysteme zur Anwendung kommen, die geeignet sind, riskantes Verhalten oder Unachtsamkeit zu fördern. Sollte ein Anbieter beabsichtigen, bestimmte Leistungen oder Ergebnisse mit Prämien zu loben, ist die Prämiensystematik der Koordinierungs- und Kontrollstelle vorzulegen. Diese berät über mögliche Wirkungen, die den Arbeits- und Gesundheitsschutz betreffen und kann – in begründeten Fällen – die Einführung von bestimmten Prämien untersagen;

4 Vergleich der „Pflichtenhefte" für Bodenabfertigungsdienste - Vergabe 2010 und 2017 (Originalzitate)

Von Tatjana Fuchs und Michael Backmund, Gesellschaft für Gute Arbeit mbH (GFGA)

Die Synopse enthält alle Punkte der Pflichtenhefte mit Relevanz für Arbeits- und Gesundheitsschutz, Sicherheit, Qualifikation, Koordination und Kooperation inkl. Arbeitsmittel

Vergabe 2010 - Anlage 03 Pflichtenheft und technische Spezifikationen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München	**Vergabe 2017** - Anlage 03 Pflichtenheft und technische Spezifikationen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München
1.2. Grundsatz Die Erbringung von Bodenabfertigungsdienstleistungen darf den Flughafenbetrieb in seiner Gesamtheit nicht beeinträchtigen. Hierzu ist die Erfüllung der Anforderungen dieses Pflichtenhefts und dieser technischen Spezifikationen über die in § 8 Abs. 1 und 2 BADV vorgegebenen Anforderungen hinaus unabdingbar. Selbstabfertiger bzw. Dienstleister haben die Tatsache zu berücksichtigen, dass die Bodenabfertigungsdienste in einem – betrieblich und sicherheitstechnisch betrachtet – sensiblen Gebiet geleistet werden. Dies kann Folgen für die Erreichbarkeit und Zugänglichkeit der Arbeitsstätten und für die zu leistenden Bodenabfertigungsdienste selbst haben.	**1.2 Grundsatz [UNVERÄNDERT]** Die Erbringung von Bodenabfertigungsdienstleistungen darf den Flughafenbetrieb in seiner Gesamtheit nicht beeinträchtigen. Hierzu ist die Erfüllung der Anforderungen dieses Pflichtenhefts und dieser technischen Spezifikationen über die in § 8 Abs. 1 und 2 BADV vorgegebenen Anforderungen hinaus unabdingbar. Selbstabfertiger bzw. Dienstleister haben zu berücksichtigen, dass die Bodenabfertigungsdienste in einem – betrieblich und sicherheitstechnisch betrachtet – sensiblen Bereich geleistet werden. Das kann Folgen für die Erreichbarkeit und Zugänglichkeit der Arbeitsstätten und für die zu leistenden Bodenabfertigungsdienste selbst haben.
1.3. Nichterfüllung der Anforderungen des Pflichtenheftes Bei Nichterfüllung der Anforderungen des Pflichtenheftes gilt § 10 Abs. 2 BADV.	**1.3 Nichterfüllung der Anforderungen des Pflichtenheftes [VERÄNDERT]** Bei Nichterfüllung der Anforderungen des Pflichtenheftes gilt **Teil II Nr. 2.5.4 der Flughafenbenutzungsordnung (FBO) in Verbindung mit** § 10 Abs. 2 BADV. **[NEU]** Die Flughafen München GmbH (FMG) fordert und überprüft die Einhaltung der Anforderungen, die die BADV und dieses Pflichtenheft an Selbstabfertiger und Dienstleister bei der Erbringung der Bodenabfertigungsdienste stellen. Die FMG ist befugt, bei Verstößen gegen Anforderungen aus BADV und Pflichtenheft, vor allem bei Verstößen gegen Vorgaben mit Bezug zu Sicherheit, Qualifikationen und Unterweisungen sowie Gesundheits- und Arbeitsschutz, auf der Grundlage des § 10 Abs. 2 BADV und Teil II Nr. 2.5.4 der FBO die erforderlichen Maßnahmen einzuleiten. Die FMG ist zu den im Pflichtenheft verankerten Themen in Bezug auf Sicherheit, Qualifikationen und Unterweisungen sowie Gesundheits- und Arbeitsschutz zu konsultieren und gibt dazu Standards und Mindestanforderungen für Selbstabfertiger sowie Dienstleister vor, die stets einzuhalten sind. Spätestens 3 Monate vor Betriebsaufnahme sind der FMG die entsprechenden Dokumente unaufgefordert vorzulegen. Die FMG prüft nach sachgerechten, objektiven, transparenten und nichtdiskriminierenden Beurteilungskriterien, ob die geforderten Standards und Mindestanforderungen eingehalten werden. Beanstandungen der FMG sind unverzüglich umzusetzen. Die vorgelegten Dokumente sind aktuell bzw. gültig zu halten und jederzeit auf Verlangen der FMG vorzulegen.

Vergabe 2010 - Anlage 03 Pflichtenheft und technische Spezifikationen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München	**Vergabe 2017** - Anlage 03 Pflichtenheft und technische Spezifikationen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München
	Bei mehrfachen schwerwiegenden Verstößen gegen die Anforderungen der BADV und des Pflichtenheftes, sowie sonstigen sicherheitsgefährdenden Verhaltensweisen behält sich die FMG vor, den Flughafenausweis von betreffenden Mitarbeitern sperren zu lassen. In Fällen von Verstößen gegen das Arbeitsschutzrecht wird die FMG dem Gewerbeaufsichtsamt Meldung machen. Der Nutzerausschuss und die zuständige Luftfahrtbehörde werden über Verstöße informiert.
1.5. Weitere Regelungen Die geltenden Rechtsvorschriften (wie z. B. LuftVG, LuftSiG), die Flughafenbenutzungsordnung (FBO) in der jeweils geltenden Fassung, die Verkehrsregeln für den nicht öffentlichen Bereich des Flughafens München in der jeweils geltenden Fassung sowie sonstige einschlägige Bestimmungen in der jeweils geltenden Fassung, wie JAR OPS Regularien etc., sind einzuhalten. Darüber hinaus wird empfohlen, die nachfolgenden, im IATA Airport Handling Manual (AHM) in der jeweils geltenden Fassung geregelten Standardverfahren, zu beachten: • AHM 611 Safety Training AHM 621 Recommendations for Risk Management Programs • AHM 997 Standard Operating Procedures for Ground Support Equipment • AHM 630 Safe Operating Practices in Aircraft Handling • AHM 633 Recommendations for Aircraft Stand Emergency Procedures • AHM 913 Basic Safety Requirements for Aircraft Ground Support Equipment	**1.5 Weitere Regelungen [VERÄNDERT]** Die geltenden gesetzlichen Vorschriften, insbesondere die nationalen (insb. LuftVG, LuftSiG, **LuftVZO), europäischen (insb. VO EG Nr.216/2008) und internationalen Sicherheitsvorschriften** sind zu beachten. Gleiches gilt für die Flughafenbenutzungsordnung (FBO) des Flughafen München und dessen weiterführende Bestimmungen, insbesondere die Verkehrs- und Sicherheitsregeln für den nichtöffentlichen Bereich des Flughafen München, **die Anforderungen des Sicherheitsmanagementsystems (Safety Management System – SMS) des Flughafen München und für sonstige einschlägige Bestimmungen in der jeweils geltenden Fassung, wie EU OPS-Regularien etc.** Darüber hinaus wird empfohlen das IATA Airport Handling Manual (AHM), **sowie das dazugehörige IATA Ground Operations Manual (IGOM)** in der jeweils gelten-den Fassung zu beachten: • AHM 611 Airside Personnel: Responsibilities, Training and Qualifications • **AHM 621 Risk Management System for Ground Operations** • AHM 630 Safe Operating Practices in Aircraft Handling • AHM 913 Basic Safety Requirements for Aircraft Ground Support Equipment • **AHM 631 Safety Considerations for Aircraft Movement Operations** • **AHM 634 Passenger Boarding Bridge Operations** • **AHM 635 Foreign Object Damage (FOD) Program** • **AHM 640 Human Factors Program as Part of Airside Safety**
1.6. Änderungen und Anpassungen des Pflichtenheftes Der Flughafenunternehmer behält sich vor, jederzeit notwendige Änderungen und Anpassungen dieses Pflichtenheftes vorzunehmen. Der Nutzerausschuss ist vor deren Festlegung anzuhören. In diesem Fall erfolgt jeweils rechtzeitig eine gesonderte schriftliche Information an die Dienstleister bzw. Selbstabfertiger. Die vorgenommenen Änderungen werden über eine Versionsänderung dieses Pflichtenheftes bekannt gegeben.	**1.6 Änderungen und Anpassungen des Pflichtenheftes [VERÄNDERT]** Der Flughafenunternehmer behält sich vor, **in Abstimmung mit der zuständigen Luftfahrtbehörde**, jederzeit notwendige Änderungen und Anpassungen dieses Pflichtenheftes vorzunehmen. Der Nutzerausschuss ist vor deren Festlegung anzuhören. In diesem Fall erfolgt jeweils rechtzeitig eine gesonderte schriftliche Information an die Dienstleister bzw. Selbstabfertiger. Die vorgenommenen Änderungen werden über eine Versionsänderung dieses Pflichtenheftes bekannt gegeben.

Vergabe 2010 - Anlage 03 Pflichtenheft und technische Spezifikationen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München	**Vergabe 2017** - Anlage 03 Pflichtenheft und technische Spezifikationen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München
2. Betriebspflicht [..... Autoren-Anmerkung: diverse Betriebspflichten zur Aufrechterhaltung des Flughafenbetriebs]	**2. Betriebspflicht** [..... Autoren-Anmerkung: unveränderte Betriebspflichten zur Aufrechterhaltung des Flughafenbetriebs] **[NEU]** Im Einvernehmen mit allen Beteiligten kann abweichend von den Regeln der o.g. Absätze eine gesonderte Vereinbarung wie z.B. die Einrichtung einer gemeinsamen Alarmtruppe beschlossen werden.
3. Anforderungen an die Betriebsorganisation	**3. Anforderungen an die Betriebsorganisation**
3.1 Betriebsleitung und Betriebsabläufe Die Erbringer von Bodenabfertigungsdiensten haben die betriebsorganisatorischen und personellen Vorkehrungen zu treffen, die jederzeit, also auch unter erschwerten Bedingungen, eine störungsfreie und sichere Erbringung der angebotenen Dienstleistungen ermöglichen, den betriebssicheren Zustand des Flughafen München und den ordnungsgemäßen Flughafenbetrieb nicht beeinträchtigen, sowie zur sicheren, reibungslosen und pünktlichen Luftverkehrsabwicklung des Flughafens München unter allen Betriebsbedingungen beitragen. Sie haben dazu unter anderem eine verantwortliche, entscheidungsbefugte Betriebsleitung, nebst Vertretung, einzurichten und namentlich zu benennen, die dem Flughafenbetreiber während der 24 stündigen Betriebszeit des Flughafens München als Kontakt- und Koordinationsstelle zur Verfügung steht. Des Weiteren ist ein eigener Alarmplan für den Fall von Störungen jeweils in der gültigen Fassung vorzuhalten und dem Flughafenbetreiber auf Anforderung vorzulegen. Änderungen sind mit dem Flughafenbetreiber abzustimmen.	**3.1 Betriebsleitung und Betriebsabläufe** Die Erbringer von Bodenabfertigungsdiensten haben die betriebsorganisatorischen und personellen Vorkehrungen zu treffen, die jederzeit, auch unter erschwerten Bedingungen, eine störungsfreie und sichere Erbringung der angebotenen Dienstleistungen ermöglichen, den betriebssicheren Zustand des Flughafen München und den ordnungsgemäßen Flughafenbetrieb nicht beeinträchtigen, sowie zur sicheren, reibungslosen und pünktlichen Luftverkehrsabwicklung des Flughafen München unter allen Betriebsbedingungen beitragen. **[NEU]** Die Vorgaben der BADV und dieses Pflichtenhefts, insbesondere in Bezug auf die anzuwendenden Sicherheitsvorschriften, die notwendigen Unterweisungen und Qualifikationen des eingesetzten Personals und die relevanten Bestimmungen des Arbeitsschutzrechts sind stets einzuhalten. Regelungen, die sich auf die Beschäftigten des Selbstabfertigers bzw. Dienstleisters beziehen, gelten für alle Personen, die für den Selbstabfertiger bzw. Dienstleister bei der Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten tätig werden, unabhängig von der Ausgestaltung des konkreten Arbeitsverhältnisses. Die FMG überprüft im Rahmen ihrer Zuständigkeit die Einhaltung dieser Vorschriften und veranlasst bei Nichteinhaltung entsprechende Maßnahmen. **[VERÄNDERT]** Die Erbringer von Bodenabfertigungsdiensten haben eine verantwortliche, entscheidungsbefugte Betriebsleitung, nebst Vertretung, einzurichten und namentlich zu benennen, die der FMG während der 24-stündigen Betriebszeit des Flughafens München als Kontakt- und Koordinationsstelle zur Verfügung steht. Des Weiteren ist ein eigener Alarmplan für den Fall von Störungen jeweils in der

Vergabe 2010 - Anlage 03 Pflichtenheft und technische Spezifikationen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München	**Vergabe 2017** - Anlage 03 Pflichtenheft und technische Spezifikationen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München
Der Selbstabfertiger bzw. Dienstleister hat, jeweils auf eigene Kosten, den für den beabsichtigten Betrieb notwendigen Erwerb aller von ihm benötigten Lizenzen, Genehmigungen, Ausbildungen und zu sorgen. Diese sind gemäß den gesetzlichen Regelungen jederzeit gültig zu halten. Dem Flughafenbetreiber sind auf Verlangen geeignete Nachweise und Berechtigungen vorzulegen.	gültigen Fassung vorzuhalten und der FMG **rechtzeitig vor Betriebsaufnahme vorzulegen**. Änderungen sind mit der FMG abzustimmen. **Die Festlegungen nach dieser Ziffer gelten entsprechend für Selbstabfertiger.**
[Autoren-Anmerkung: Im Pflichtenheft der Lizenzvergabe BVD 2009 gab es den Punkt 3.1.1 Unterweisungen und Qualifikationen nicht]	**[NEU]** **3.1.1 Unterweisungen und Qualifikationen** Der Selbstabfertiger bzw. Dienstleister hat, jeweils auf eigene Kosten, für den beabsichtigten Betrieb notwendigen Erwerb aller von ihm benötigten Lizenzen, Genehmigungen, Ausbildungen und Kenntnisse zu sorgen. Diese müssen jederzeit den geltenden rechtlichen und behördlichen Vorgaben entsprechen. **<u>Unterweisungen</u>** Gemäß § 12 Arbeitsschutzgesetz (ArbSchG) und Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV) hat der Selbstabfertiger bzw. Dienstleister insbesondere dafür Sorge zu tragen, dass die folgenden Unterweisungsstandards eingehalten werden. Die Beschäftigten der Selbstabfertiger bzw. Dienstleister sind regelmäßig, mindestens einmal pro Jahr, zu den ihre jeweilige Position betreffenden Sicherheitsanforderungen nachweisbar zu unterweisen (Sicherheitsunterweisungen). **Unterweisungen haben zu erfolgen:** 1. bei Einstellung oder Versetzung vor Aufnahme der Tätigkeit, 2. vor dem erstmaligen Führen oder Bedienen eines Fahrzeuges oder Gerätes nach entsprechender Qualifizierung 3. bei Veränderungen im Aufgabenbereich, 4. bei Veränderungen in den Arbeitsabläufen aufgrund neuer Gesetze, Verordnungen o-der Vorgaben des Flugplatzunternehmers 5. bei Einführung neuer Betriebsmittel, Arbeitsstoffe oder neuer Warnsysteme, 6. in der Folge von Unfällen, Beinaheunfällen und sonstigen Schadensereignissen Der Selbstabfertiger bzw. Dienstleister hat für jede Unterweisung zu dokumentieren, wer die Unterweisung

Vergabe 2010 - Anlage 03 Pflichtenheft und technische Spezifikationen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München	**Vergabe 2017** - Anlage 03 Pflichtenheft und technische Spezifikationen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München
	durchgeführt hat, wann (Datum), welche Inhalte vermittelt wurden und wer daran teilgenommen hat. Diese Dokumentation (Ziffern 1-5) sind der FMG, bzw. die safety-relevanten Dokumentationen (Ziffer 6) direkt dem Verkehrsleiter, jährlich vorzulegen. Bei Nichteinhaltung von Ziffer 2 behält sich die FMG vor, den Vorfeldführerschein der nicht unterwiesenen Mitarbeiter solange zu entziehen, bis die entsprechenden Nachweise vorgelegt werden. Bei Nichteinhaltung von Ziffer 1 sowie von Ziffer 3-6 behält sich die FMG im Einzelfall vor, den Flughafenausweis zu sperren, bis die entsprechenden Unterweisungen nachgewiesenen werden. **Qualifikationen** Der Selbstabfertiger bzw. Dienstleister hat deshalb dafür Sorge zu tragen, dass die folgenden Qualifikationsstandards eingehalten werden: Die Beschäftigten des Dienstleisters bzw. Selbstabfertigers müssen alle relevanten Sicherheitsvorschriften und behördlichen Sicherheitsregelungen am Flughafen München kennen und anwenden. Sie müssen die deutsche Sprache ausreichend beherrschen gemäß dem Gemeinsamen Europäischen Referenzrahmen für Sprachen des Europarats (mind. Niveaustufe A2). Der Selbstabfertiger bzw. Dienstleister hat dies bei Einstellung von neuen Mitarbeitern sowie in der Grundschulung (Theorie, Praxis und schriftlicher Test) sicherzustellen und bei Bedarf nachzuweisen. Die FMG kann bei fehlenden Deutschkenntnissen eine entsprechende Nachschulung (mind. Niveaustufe A2) auf Kosten des Selbstabfertigers bzw. Dienstleisters verlangen. Die erworbenen Deutschkenntnisse sind in Form eines Zertifikates innerhalb von 3 Monaten nachzuweisen. Bei Nichteinhaltung wird der Flughafenausweis bis zur Vorlage des entsprechenden Nachweises gesperrt. Für den Erwerb der notwendigen Qualifikationen zu durchlaufende Schulungen bzw. Seminare können bei der Munich Airport Academy oder bei einem anderen, anerkannten Institut belegt werden; bei Belegung der Schulungen eines anderen Instituts ist nachzuweisen, dass diese Schulungen in Inhalten und Dauer mit den Schulungen der Munich Airport Academy vergleichbar sind. Die FMG behält sich vor, Zertifikate von solchen Instituten nicht anzuerkennen, deren Schulungsinhalte/-dauer berechtigte Zweifel an einer ausreichenden Wissensvermittlung (theoretisch und praktisch) zulassen. Wenn die FMG Erkenntnisse darüber gewinnt, dass die Qualität und/oder Regelungskonformität der Tätigkeit von Beschäftigten des Selbstabfertigers bzw. Dienstleisters trotz Vorlage der notwendigen Qualifikationszertifikate wesentliche Defizite aufweist, kann sie

Vergabe 2010 - Anlage 03 Pflichtenheft und technische Spezifikationen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München	**Vergabe 2017** - Anlage 03 Pflichtenheft und technische Spezifikationen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München
	die Anerkennung von Schulungen zurücknehmen und/oder das Wiederholen von Schulungen verlangen. Bei Nichterfüllung behält sich die FMG vor, den Vorfeldführerschein solange zu entziehen, bis die entsprechenden Nachweise vorgelegt werden. Unabhängig von der Art des Bodenabfertigungsdienstes sind folgende Schulungen von nachfolgend bezeichneten Personen zu absolvieren. • Gefahrgutseminar DGR-Zertifikat PK8, gem. ICAO/LBA (alle 2 Jahre) Jede Person, die mit Gepäck, Fracht oder Post hantiert, hat die entsprechend vor geschriebene Gefahrgutausbildung vorzuweisen. • Luftsicherheitsschulung (über Munich Airport Academy) Jede Person, die innerhalb des nicht-öffentlichen Bereichs tätig ist, hat vor Erhalt des entsprechenden Flughafenausweises eine Luftsicherheitsschulung erfolgreich zu absolvieren und in regelmäßigen Abständen gemäß den entsprechenden rechtlichen Vorgaben zu wiederholen. • Vorfeldführerschein (gem. Verkehrs- und Sicherheitsregeln f. d. nicht-öffentl. Bereich) Jede Person, die Fahrzeuge oder motorisierte Geräte im nicht-öffentlichen Bereich bedient, muss die Vorfeldführerscheinschulung erfolgreich absolvieren (Einzelheiten siehe 3.5 Führen von Fahrzeugen oder Abfertigungsgeräten sowie Passagierbussen). Gemäß BADV Anlage 3 zu § 8 Ziffer 2 Buchst. B. Abs. 3 bildet der Dienstleister oder Selbstabfertiger seine Mitarbeiter mindestens in dem Rahmen aus und fort, wie es vom jeweiligen Flugplatzunternehmer seinen Mitarbeitern bei entsprechenden Tätigkeiten (siehe folgende) vorgegeben wird. **Gepäckabfertigung, Flugzeugbe- und -entladung** **Qualifikationsanforderungen an Trainer:** Beabsichtigt der Selbstabfertiger bzw. Dienstleister mit eigenem Personal (Trainer/Ausbilder) auszubilden, so sind folgende Voraussetzungen zu erfüllen. • Mehrjährige und einschlägige Berufserfahrung (mindestens 3 Jahre) für die jeweiligen Seminarblöcke oder gesonderte Seminare (z.B. Motorisierte Abfertigungsgeräte) in denen sie als Trainer eingesetzt werden • nachweisbare Qualifikation (Zertifikate, anerkannte Prüfungen), die eine fachliche Eignung belegen Dabei sind folgende Anforderungen an Seminare und Tests / Nachweise (Zertifikate) einzuhalten: • Teilnehmer müssen am Ende des Seminarblocks / Seminars das Verfahren/Gerät sicher beherrschen und bedienen können. Sie müssen die Funktionen erklären können und im Bedarfsfall die Rückfallprozeduren beherrschen, bzw. wissen, was zu tun ist, wenn das Gerät oder das Verfahren nicht dem Stan-

Vergabe 2010 - Anlage 03 Pflichtenheft und technische Spezifikationen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München	**Vergabe 2017** - Anlage 03 Pflichtenheft und technische Spezifikationen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München
	dard entspricht (z.B. Defekt). • Jeder Seminarblock / jedes Seminar muss sowohl theoretisch, als auch praktisch durch-geführt werden (außer Grundlagen der Flugzeug- und Gepäckabfertigung) und mit einem schriftlichen Test (mind. 80% für das Bestehen erforderlich) abgeschlossen werden. • Für erfolgreich absolvierte Seminarblöcke bzw. gesonderte Schulungen/Seminare ist ein Zertifikat (Name des Teilnehmers, Inhalt, Dauer, Datum, Seminaranbieter) auf Verlangen der Teilnehmer auszustellen. • Mitarbeiter müssen die Seminarunterlagen/Dokumentation erhalten. • Seminarprotokolle bzw. Dokumentationen der Seminare (jeweils aktueller Stand mit Teilnehmeranzahl pro Seminar) sowie Tests mit Prüfungsergebnissen sind 10 Jahre aufzubewahren und auf Verlangen der FMG vorzulegen. **Qualifikation Mitarbeiter:** Der Selbstabfertiger bzw. Dienstleister hat spätestens 3 Monate vor Betriebsaufnahme unaufgefordert bei der FMG einen Qualifikations- und Ausbildungsplan für seine Mitarbeiter vorzulegen, welcher die im Folgenden genannten Qualifikationsanforderungen beinhaltet. Qualifikationsnachweise sowie Prüfungsergebnisse einzelner Mitarbeiter sind auf Verlangen der FMG jederzeit vorzulegen. Für alle Beschäftigten im Bereich Gepäckabfertigung sowie Flugzeugbe- und -entladung gelten die folgenden Qualifikationsanforderungen (Seminarblock bzw. Seminar): **Grundlagen der Flugzeug- und Gepäckabfertigung:** Allgemeine Sicherheitsbestimmungen • Safety Management (siehe 3.3 Safety Management System) • Arbeits- und Gesundheitsschutz, sowie allgemeine Verhaltensweisen (Heben und Tragen von Lasten, persönliche Schutzausrüstung, Medikamente, Alkohol, Compliance, Rechte und Pflichten, Sanktionen „Vorfeldführerscheinentzug oder Flughafen-ausweissperre“) • Topographie allgemein • Kennzeichnung (Gepäck, Fracht, Post) • ULDs (Unit Load Devices) • 3-Letter Airport Codes • 2/3-Letter Airline Codes • Abkürzungen und Fachbegriffe im Luftverkehr • Flugzeugtypenkunde • Flughafenspezifische abfertigungsrelevante Computersysteme (insbesondere EAGLE, GEIER, FIS, BRS)

Vergabe 2010 - Anlage 03 Pflichtenheft und technische Spezifikationen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München	**Vergabe 2017** - Anlage 03 Pflichtenheft und technische Spezifikationen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München
	Flugzeug/Vorfeld: • Sicherheitsunterweisungen Vorfeld, Flugzeug, Gefahrenpunkte/-zonen, Topographie • Flugzeugannahme und Sicherung • Verzurren/Ladungssicherung • Beladen eines Flugzeugs • Heben und Tragen von Lasten bei der Flugzeugbeladung • Andocksystem • Handzeichen • Wetterbedingungen • Bodenstromversorgung • PCA • Motorisierte Abfertigungsgeräte *Für jede Gerätegruppe oder Geräteart ist eine gesonderte Schulung bzw. ein gesondertes Seminar (Theorie, Praxis und schriftl. Test) vorzunehmen.* **Gepäckförderanlage/Gepäck:** • Sicherheitsunterweisungen Gepäckförderanlage, Sicherheitsbestimmungen Gepäck • Topographie • Gepäck Ankunft/Transfer und Gepäck Abflug • Gepäckförderanlage T1/T2, GSH, Halle F • Angepäckfahrer und Abgepäckfahrer (Verfahren, Wagen und Dollies) *Für beide Qualifizierungen ist jeweils eine gesonderte Schulung bzw. ein gesondertes Seminar (Theorie, Praxis und schriftl. Test) vorzunehmen.* **Transport- und Sonderdienste** Für alle Beschäftigten im Bereich Transport- und Sonderdienste gelten die folgenden Qualifikationsanforderungen (Seminarblock): **Passagierbusfahrer (Voraussetzung hierfür ist ein gültiger Busführerschein Klasse D):** • Sicherheitsunterweisung und Topographie • Verfahren allgemein (Ankünfte, Abflüge) • Verfahren Passagiertransport • ggf. Crewtransport (Klasse D1 ausreichend)

Vergabe 2010 - Anlage 03 Pflichtenheft und technische Spezifikationen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München	**Vergabe 2017** - Anlage 03 Pflichtenheft und technische Spezifikationen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München
	Frischwasserversorgung / Fäkalienentsorgung (jeweils gesonderte Schulung/Seminar): • Sicherheitsunterweisung und Topographie • Verfahren Frischwasserversorgung / Fäkalienentsorgung • Anschlüsse am Flugzeug • Frischwasserstation und Fäkalienschütte inkl. Infektionsschutzgesetz Bei fehlender Berechtigung zum Führen eines Gerätes oder Fahrzeuges behält sich die FMG vor, den Vorfeldführerschein bis zur Vorlage eines entsprechenden Nachweises zu entziehen. Besitzt der Mitarbeiter des Selbstabfertigers bzw. Dienstleisters keinen Vorfeldführerschein und führt Geräte oder Fahrzeuge, so wird der Flughafenausweis gesperrt. Führt der Selbstabfertiger/ Dienstleister die Berechtigungen/Zertifikate zum Führen von Geräten oder Fahrzeugen sowie den Vorfeldführerschein nicht bei sich, sind diese innerhalb von einer Woche bei der FMG vorzulegen. Bei Nichteinhaltung wird der Flughafenausweis bis zur Vorlage der entsprechenden Dokumente gesperrt.
[Autoren-Anmerkung: Im Pflichtenheft der Lizenzvergabe BVD 2009 gab es den Punkt 3.1.2 Arbeitsschutz nicht]	**[NEU]** **3.1.2 Arbeitsschutz** Durch das Arbeitsschutzgesetz (ArbSchG), das Arbeitssicherheitsgesetz (ASiG) und die Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV) ist der Selbstabfertiger bzw. Dienstleister verpflichtet, für eine geeignete Organisation zur Planung und Durchführung aller erforderlichen Maßnahmen des Arbeits- und Gesundheitsschutzes zu sorgen. Diese Aktivitäten sind in die Führungsstrukturen einzubinden und der Selbstabfertiger bzw. Dienstleister hat dafür Sorge zu tragen, dass die Maßnahmen bei allen Tätigkeiten beachtet werden. Sie sind verpflichtet, alle relevanten staatlichen und berufsgenossenschaftlichen Vorschriften einzuhalten. Folgende Punkte sind am Flughafen München unbedingt einzuhalten: • Die allgemeinen Grundsätze gemäß § 4 Arbeitsschutzgesetz sind einzuhalten. • Selbstabfertiger bzw. Dienstleister haben eine betriebliche Arbeitsschutzorganisation (Ersthelfer, Sicherheitsbeauftragte, sicherheitstechnische und arbeitsmedizinische Betreuung und ggf. weitere Beauftragte, wie z.B. Strahlenschutzbeauftragter oder Störfall-beauftragter) gemäß § 3 Arbeitsschutzgesetz sicherzustellen. Beauftragte sind schriftlich zu bestellen. • Der Selbstabfertiger bzw. Dienstleister hat eine Fachkraft für Arbeitssicherheit und einen Betriebsarzt gemäß §§ 2 und 5 Arbeitssicherheitsgesetz schriftlich zu bestellen. Die Bestellung ist der FMG unaufgefordert nachzuweisen.

Vergabe 2010 - Anlage 03 Pflichtenheft und technische Spezifikationen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München	**Vergabe 2017** - Anlage 03 Pflichtenheft und technische Spezifikationen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München
	• Die Mitarbeiter des Selbstabfertigers bzw. Dienstleister müssen bei Einstellung und fortlaufend mindestens einmal jährlich über mögliche, die mit ihrer Arbeit verbundenen Gefährdungen unterrichtet werden und Maßnahmen zur Gefahrenabwehr kennen. Sie sollen ihre Aufgaben und Pflichten im Arbeitsschutz kennen. Unterweisungen sind zu dokumentieren (siehe 3.1.1) • Vor Aufnahme der Tätigkeit hat der Selbstabfertiger bzw. Dienstleister gemäß § 7 Arbeitsschutzgesetz und Deutscher Gesetzlicher Unfallversicherung (DGUV) sicherzustellen, dass neue Mitarbeiter befähigt sind, die ihnen übertragenen Aufgaben und die für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz bei der Aufgabenerfüllung zu beachtenden Bestimmungen und Maßnahmen einzuhalten. Um dies zu gewährleisten, haben sich neue Mitarbeiter bei entsprechenden abfertigungsspezifischen Tätigkeiten oder beim Bedienen von Fahrzeugen oder motorisierten Geräten einer arbeitsmedizinischen Eignungsuntersuchung (Fahr-, Steuer- und Überwachungstätigkeiten) zu unterziehen. Nur bei positiver Eignungsuntersuchung darf eine Einstellung erfolgen. Diese sind bei Auffälligkeiten des Mitarbeiters zu wiederholen. Eine positive Eignungsuntersuchung ist Voraussetzung für die Anmeldung zum Vorfeldführerschein. • Soweit in einer sonstigen Rechtsvorschrift nichts anderes bestimmt ist, hat der Selbstabfertiger bzw. Dienstleister einen Arbeitsschutzausschuss gemäß § 11 Arbeitssicherheitsgesetz zu implementieren, der vierteljährlich zusammentritt. • Der Selbstabfertiger bzw. Dienstleister ist verpflichtet, für jede ausgeübte Tätigkeit bzw. Arbeitsplatz Gefährdungsbeurteilungen gemäß §§ 5-6 Arbeitsschutzgesetz und § 3 Betriebssicherheitsverordnung zu erstellen. Bevor Arbeitsmittel eingesetzt werden, muss im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung festgelegt werden, welchen Anforderungen die Arbeitsmittel genügen müssen. Die Gefährdungsbeurteilungen können durch den Selbstabfertiger bzw. Dienstleister selbst, gegen Entgelt durch die FMG oder durch ein anderes anerkanntes Institut durchgeführt werden. Die Ergebnisse der Gefährdungsbeurteilungen sind der FMG vor Betriebsaufnahme vorzulegen. Diese kann erforderliche Maßnahmen ergreifen, wenn die Gefährdungsbeurteilungen unvollständig sind oder zeigen, dass die ein-gesetzten Arbeitsmittel (siehe auch Arbeitsmittelkatalog unter 3.6 Geräteausstattung und Gerätemenge) nicht den geforderten Standards entsprechen. • Der Selbstabfertiger bzw. Dienstleister hat geeignete persönliche Schutzausrüstung (PSA) auf Grundlage seiner Gefährdungsbeurteilung bereitzustellen, wenn eine Gefährdung für Sicherheit und Gesundheit nicht durch technische und organisatorische Maß-nahmen beseitigt werden kann. Die FMG behält sich bei Verstößen gegen o.g. Punkte vor, Meldung an das Gewerbeaufsichtsamt zu machen. Die Grundsätze der Sachgerechtigkeit, Objektivität, Transparenz und Nichtdiskriminierung werden hierbei berücksichtigt.
[Autoren-Anmerkung: Im Pflichtenheft der Lizenzvergabe BVD 2009 gab es den Punkt 3.1.3 Sicherheit nicht]	**[NEU]** **3.1.3 Sicherheit**

Vergabe 2010 - Anlage 03 Pflichtenheft und technische Spezifikationen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München	**Vergabe 2017** - Anlage 03 Pflichtenheft und technische Spezifikationen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München
	Alle weiteren Bestimmungen, die die Sicherheit bei der Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten betreffen, insbesondere die in der Flughafenbenutzungsordnung enthaltenen Bestimmungen, sind einzuhalten. Zudem gilt Folgendes für Ramp Agents, Lademeister und Gruppenführer: • Ramp Agents, Lademeister und Gruppenführer müssen rechtzeitig vor und nach einer Abfertigung an der entsprechenden Position am Vorfeld sein. • Des Weiteren ist der Einrollvorgang des Luftfahrzeugs aktiv zu überwachen.
3.2 Pflichten der Betriebsleitung Die Betriebsleitung gewährleistet den ordnungsgemäßen, fachgerechten und sicheren Personal- und Geräteeinsatz gemäß den gesetzlichen Vorschriften, den internationalen Sicherheits- und JAR OPS Regularien, sowie der Flughafenbenutzungsordnung des Flughafens München. Sie ist insbesondere dafür verantwortlich, dass das eingesetzte Personal vollumfänglich mit den Vorschriften, sowie der Flughafenbenutzungsordnung und deren weiterführenden Bestimmungen vertraut ist. Die Betriebsleitung ist verantwortlich für: • die örtlichen Not- und Alarmierungsverfahren, die Brandbekämpfung im Allgemeinen, Erstmaß-nahmen im Rahmen der Flugzeugbrandbekämpfung, sowie den Umgang mit gefährlichen Gütern. • die Ausbildung und Beschäftigung von Ersthelfern im Betrieb des Dienstleisters bzw. Selbstabfertigers. Rechtsgrundlagen für die Anzahl der Ersthelfer im Betrieb sind § 10 des Arbeitsschutzgesetzes (ArbSchG) und § 26 der Berufsgenossenschaftlichen Vorschrift für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit (BGV A1). • die Prüfung und Schaffung ordnungsgemäßer Voraussetzungen (z.B. FOD-Check, ordnungsgemäße Vorpositionierung des Abfertigungsgeräts) für die Nutzung der Abfertigungspositionen, im Rahmen der mit der LVG vertraglich vereinbarten BVD Leistungsverträge und der darin geregelten Verantwortlichkeiten und deren Prüfung. Dies gilt im Besonderen bei extremen, u.a. winterlichen Witterungsverhältnissen, unbeschadet der verantwortlichen Wahrnehmung von Flächen-pflege und Winterdienst durch den Flughafenbetreiber. ‣	**3.2 Pflichten der Betriebsleitung [VERÄNDERT]** Die Betriebsleitung gewährleistet den ordnungsgemäßen, fachgerechten und sicheren Personal- und Geräteeinsatz gemäß den geltenden gesetzlichen Vorschriften**, insbesondere den nationalen, europäischen und internationalen Sicherheitsvorschriften,** sowie der Flughafenbenutzungsordnung (FBO) des Flughafen München **(samt deren weiterführenden Bestimmungen, wie den Verkehrs- und Sicherheitsregeln für den nichtöffentlichen Bereich) und diesem Pflichtenheft.** Die Betriebsleitung ist insbesondere dafür verantwortlich, dass das eingesetzte Personal vollumfänglich mit den **maßgeblichen Rechtsvorschriften, sowie der Flughafenbenutzungs-ordnung (FBO) und deren weiterführenden Bestimmungen, insbesondere den Verkehrs- und Sicherheitsregeln für den nichtöffentlichen Bereich des Flughafen München, sowie diesem Pflichtenheft in der jeweils gültigen Fassung** vertraut ist Die Betriebsleitung ist verantwortlich für: • die örtlichen Not- und Alarmierungsverfahren, die Brandbekämpfung im Allgemeinen, Erstmaßnahmen im Rahmen der Flugzeugbrandbekämpfung, sowie den Umgang mit gefährlichen Gütern. • die Ausbildung und Beschäftigung von Ersthelfern im Betrieb des Dienstleisters bzw. Selbstabfertigers. Rechtsgrundlagen für die Anzahl der Ersthelfer im Betrieb sind § 10 des Arbeitsschutzgesetzes (ArbSchG) und § 26 der **Unfallverhütungsvorschrift DGUV-Vorschrift 1 „Grundsätze der Prävention“.** • die Prüfung und Schaffung ordnungsgemäßer Voraussetzungen (z.B. FOD-Check, ordnungsgemäße Vorpositionierung des Abfertigungsgeräts **in den dafür ausgewiesenen Flächen**) für die Nutzung der Abfertigungspositionen, im Rahmen der mit der LVG vertraglich vereinbarten BVD Leistungsverträge und der darin geregelten Verantwortlichkeiten und deren Prüfung. Dies gilt im Besonderen bei extremen, u.a. winterlichen Witterungsverhältnissen, unbeschadet der verantwortlichen Wahrnehmung von Flächenpflege und Winterdienst durch den Flughafenbetreiber.

Vergabe 2010 - Anlage 03 Pflichtenheft und technische Spezifikationen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München	**Vergabe 2017** - Anlage 03 Pflichtenheft und technische Spezifikationen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München
• die Oberflächenkontrollen der Flugzeugabstellpositionen nach Verlassen (Push Back) des Luft-fahrzeugs zur Vermeidung einer Beschädigung durch Fremdobjekte (Foreign Object Damage).	• die Oberflächenkontrollen der Flugzeugabstellpositionen nach Verlassen (Push Back) des Luftfahrzeugs zur Vermeidung einer Beschädigung durch Fremdobjekte (Foreign Object Debris).
• die Sicherung von Fluggastwegen auf dem Vorfeld zwischen Flugzeug und Fluggastbus, sowie zwischen Gebäudeausgängen und dem Flugzeug oder Fluggastbus, im Rahmen der mit der LVG getroffenen Regelungen und Verantwortlichkeiten.	• die Sicherung von Fluggastwegen auf dem Vorfeld zwischen Flugzeug und Fluggastbus, sowie zwischen Gebäudeausgängen und dem Flugzeug oder Fluggastbus **und Feuerwehr- und Rettungszuwegungen,** im Rahmen der mit der LVG **und Flughafenbetreiber** getroffenen Regelungen und Verantwortlichkeiten, sowie **der Vorgaben des Flughafenbetreibers.**
• eine Freimeldung der Abstellpositionen an die Vorfeldkontrolle durch eine beauftragte und befugte Person und deren Überwachung bis zum Stillstand des Luftfahrzeuges. Die Freimeldung setzt eine vorherige Prüfung auf Hindernisfreiheit der Position und eine Flächenkontrolle auf Fremdobjekte (Foreign Object Damage) voraus. Bei pflichtwidrig fehlender oder verspäteter Freimeldung durch den Selbstabfertiger bzw. Dienstleister disponiert der Flughafenbetreiber einen Leitfahrzeugfahrer (Marshaller) auf die jeweilige Abstellposition. Dieser ist, soweit er die Freimeldung und deren Aufrechterhaltung nicht selbst übernimmt, gegenüber dem Selbstabfertiger bzw. Dienstleister hinsichtlich des erforderlichen Vorgehens weisungsbefugt.	• eine Freimeldung der Abstellpositionen an die Vorfeldkontrolle durch eine beauftragte und befugte Person und deren Überwachung bis zum Stillstand des Luftfahrzeuges. Die Freimeldung setzt eine vorherige Prüfung auf Hindernisfreiheit der Position und eine Flächenkontrolle auf Fremdobjekte (Foreign Object Debris) voraus. **Kann die Hindernisfreiheit nach einer bereits erfolgten Freimeldung nicht mehr aufrechterhalten werden, ist der Notstoppschalter zu betätigen**. Bei fehlender oder verspäteter Freimeldung durch den Selbstabfertiger bzw. Dienstleister disponiert der Flughafenbetreiber einen Leitfahrzeugfahrer (Marshaller) auf die jeweilige Abstellposition. Dieser ist, soweit er die Freimeldung und deren Aufrechterhaltung nicht selbst übernimmt, gegenüber dem Selbstabfertiger bzw. Dienstleister hinsichtlich des erforderlichen Vorgehens weisungsbefugt.
	[NEU] **Pflichtwidrig fehlende oder verspätete Freimeldungen durch den Selbstabfertiger bzw. Dienstleister sind kostenpflichtig und werden gemäß der jeweils gültigen Fassung der Entgeltordnung „Sonstige Dienstleistungsentgelte Aviation“ gegen Nachweis in Rechnung gestellt.**
	[VERÄNDERT]
• die unverzügliche Unterrichtung der jeweils zuständigen Stellen der entsprechenden Betriebseinheiten des Flughafens München bei Störungen im Betrieb des Dienstleisters bzw. Selbstabfertigers, die Auswirkungen auf die übrige Betriebsabwicklung auf dem Flughafen München haben können.	• die unverzügliche Unterrichtung der jeweils zuständigen Stellen (**des Verkehrsleiters**) der entsprechenden Betriebseinheiten des Flughafens München bei Störungen im Betrieb des Dienstleisters bzw. Selbstabfertigers, die Auswirkungen auf die übrige Betriebsabwicklung, **sowie die eigene Betriebsverfügbarkeit** auf dem Flughafen München haben können.
• sofortige Alarmierung in Not-, Alarm- oder anderen Gefahrenfällen der zur Hilfeleistung zuständigen Stellen (Feuerwehr, Rettungsdienst).	• sofortige Alarmierung in Not-, Alarm- oder anderen Gefahrenfällen der zur Hilfeleistung zuständigen Stellen (Feuerwehr, Rettungsdienst).
• bei Verursachung von Schäden, durch den Dienstleister bzw. Selbstabfertiger an Anlagen und Einrichtungen des Flughafens München oder am Eigentum Dritter, dass sofort die zuständigen Stellen des Flughafenbetreibers (Verkehrsleitung / Wach- und Sicherheitsdienst) hinzugezogen werden.	• bei Verursachung von Schäden, durch den Dienstleister bzw. Selbstabfertiger an Anlagen und Einrichtungen des Flughafens München oder am Eigentum Dritter, sofort die zuständigen Stellen des Flughafenbetreibers (Verkehrsleitung / Sicherheitsdienst) hinzuzuziehen.

Vergabe 2010 - Anlage 03 Pflichtenheft und technische Spezifikationen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München	**Vergabe 2017** - Anlage 03 Pflichtenheft und technische Spezifikationen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München
• die Flächen, auf denen der Dienstleister bzw. Selbstabfertiger seine Dienstleistung erbringt. Diese müssen während der Nutzungsdauer in betriebssicherem Zustand gehalten werden und es dürfen von diesen Flächen keine Gefahren für die übrige Betriebsabwicklung ausgehen. • die unverzügliche Entfernung von auf Verkehrsflächen bewegungsunfähig liegengebliebenen Fahrzeugen und Geräte. Es obliegt jedem Dienstleister und Selbstabfertiger, für jeden im nicht allgemein zugänglichen Bereich des Flughafens München beschäftigten Mitarbeiter die dazu nötige Zugangsberechtigung mit Flughafen-Ausweis rechtzeitig bei der Ausweisstelle der Flughafen München GmbH zu beantragen. Die Zugangsberechtigung kann nur nach einer behördlichen Zuverlässigkeitsüberprüfung erteilt werden. Weiter ist für jeden Zugangsberechtigten eine Luftsicherheitsschulung vorgeschrieben.	• die Flächen, auf denen der Dienstleister bzw. Selbstabfertiger seine Dienstleistung erbringt. Diese müssen während der Nutzungsdauer in betriebssicherem Zustand gehalten werden und es dürfen von diesen Flächen keine Gefahren für die übrige Betriebsabwicklung ausgehen. • die unverzügliche Entfernung von auf Verkehrsflächen bewegungsunfähig liegengebliebenen Fahrzeugen und Geräte. Es obliegt jedem Dienstleister und Selbstabfertiger, für jeden im nicht allgemein zugänglichen Bereich des Flughafens München beschäftigten Mitarbeiter die dazu nötige Zugangsberechtigung mit Flughafen-Flughafenausweis rechtzeitig bei der Flughafenausweisstelle der FMG zu beantragen. Die Zugangsberechtigung kann nur nach einer behördlichen Zuverlässigkeitsüberprüfung erteilt werden. Weiterhin sind für jeden Zugangsberechtigten eine Luftsicherheitsschulung **und eine Einweisung in die Sicherheitsregeln für den nicht-öffentlichen Bereich des Flughafens** vorgeschrieben.
3.3 Safety Management System (SMS) Der Dienstleister bzw. Selbstabfertiger verpflichtet sich zur regelmäßigen Teilnahme an den durch den Flughafenbetreiber durchgeführten Koordinationsmeetings (Safety Gruppe, etc.).	**3.3 Safety Management System (SMS)** **[NEU]** Die Erfüllung eines hohen Sicherheitsstandards hat oberste Priorität in der Zielsetzung einer geordneten Durchführung von Bodenverkehrsdienstleistungen. Dieser Grundsatz gilt für Selbstabfertiger, Dienstleister und Flughafendienststellen gleichermaßen. Jeder Selbstabfertiger bzw. Dienstleister hat bei der Ausübung seiner Tätigkeiten im Rahmen der Bodenabfertigungsdienste entsprechende präventive Vorsichtsmaßnahmen zu treffen, die die Sicherheit auch für andere Dienstleister und anderer am Abfertigungsprozess Beteiligter umfassend sicherstellt. Dies umfasst unter anderem die Vorhaltung eines eigenen Safety Management Systems und die hierzu notwendigen regelmäßigen Mitarbeiterschulungen und Vorkehrungen, die auf Verlangen des Flughafenunternehmers (Safetymanagers) auf Nachfrage vorzulegen sind. Ferner verpflichtet sich der Dienstleister zur regelmäßigen Teilnahme an den durch den Safetymanager des Flughafens München organisierten Safety Comites.
[Autoren-Anmerkung: Im Pflichtenheft der Lizenzvergabe BVD 2009 gab es den Punkt 3.4 Teilnahme am Delay Code Clearing Verfahren (DCC) nicht]	**[NEU]** **3.4 Teilnahme am Delay Code Clearing Verfahren (DCC)**

Vergabe 2010 - Anlage 03 Pflichtenheft und technische Spezifikationen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München	**Vergabe 2017** - Anlage 03 Pflichtenheft und technische Spezifikationen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München
	Nach Vorschriften der EU zur Festlegung eines Leistungssystems für Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen (Verordnung (EU) Nr. 691/2010 der Kommission vom 29.07.2010 und Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2013 der Kommission vom 3. Mai 2013) hat die FMG der EU-Kommission bzw. EUROCONTROL regelmäßig wiederkehrend bestimmte Daten zu jedem am Flughafen München ankommenden und/oder abgehenden Flug zu den vorgeschriebenen Zwecken bereitzustellen. U. a. sind zu jedem abgehenden Flug ggf. Verspätungsursachen (Delay Causes) in Form der standardmäßigen IATA-Verspätungscodes gemäß Ab-schnitt F des EUROCONTROL CODA Digest Annual 2011 mit Angabe der Verspätungsdauer zu erfassen und bereitzustellen (nachfolgend Delay Codes). Sämtliche Daten sind in validierter Form bereitzustellen. Daher stellt die FMG unentgeltlich eine Webanwendung Delay Code Clearing Portal (DCCP) bereit, über welche jeder Nutzer und seine Beauftragten laufend an der Vervollständigung und Validierung von Delay Codes mitzuwirken haben. Zu den abgehen-den Flügen jedes Betriebstages sind bei Flugverspätungen der oder die Delay Codes in dem IATA-Format anzugeben. Sobald zu einem Flug einer oder mehrere Delay Codes in der Airport Operator Datenbank der FMG erfasst sind, werden diese in dem betreffenden Flugdatensatz angezeigt, bei abweichenden Ursprungsformaten ggf. übersetzt in das IATA-Format. Der Nutzer kann diese Angaben bestätigen oder ihnen widersprechen. Die Bestätigung oder der Widerspruch haben daher keine rechtsverbindliche Wirkung und keinen Einfluss auf etwaige bestehende gesetzliche oder vertragliche Regress- oder Schadensersatzansprüche des jeweiligen Nutzers gegenüber den Dienstleistern oder der FMG. Die Nutzer haben Verspätungen und die entsprechenden Delay Codes zu jedem Flug bis Tagesablauf über DCCP zu bearbeiten. Die FMG überprüft angegebene Delay Codes oder Widersprüche zu vorerfassten Delay Codes nicht auf Richtigkeit und die Flugdatensätze insoweit auch nicht auf Vollständigkeit und erkennt die Angaben mit der Übertragung von Delay Codes an EUROCONTROL nicht als richtig oder vollständig an. Der Vertragspartner verpflichtet sich, sich hinsichtlich von Flügen, die er abfertigt, an dem Delay Code Clearing Verfahren über das Portal zu beteiligen.
3.4 Führen von Fahrzeugen oder Abfertigungsgeräten sowie Betrieb von Passagierbussen Für den Fall, dass Mitarbeiter Fahrzeuge oder Abfertigungsgeräte führen, ist neben dem Vorhandensein einer gültigen Fahrerlaubnis Klasse B, eine Schulung, sowie der Erwerb eines Vorfeldführerscheins, zwingend	**3.5 Führen von Fahrzeugen oder Abfertigungsgeräten sowie Betrieb von Passagierbussen [VERÄNDERT]** Zum unbegleiteten Befahren des nichtöffentlichen Bereiches ist eine Fahrberechtigung erforderlich (Vorfeldführerschein). **Der Vorfeldführerschein ist immer mitzuführen**. **Die Schulung, sowie die**

Vergabe 2010 - Anlage 03 Pflichtenheft und technische Spezifikationen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München	**Vergabe 2017** - Anlage 03 Pflichtenheft und technische Spezifikationen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München
notwendig. Für den Betrieb von Passagierbussen ist eine gesonderte Schulung und Einweisung notwendig. Diese sind jeweils durch den Dienstleister bzw. Selbstabfertiger nachzuweisen. Voraussetzung ist, dass der Mitarbeiter über eine gültige Fahrerlaubnis Klasse CE verfügt. Für Dienstleister bzw. Selbstabfertiger, die bereits am Flughafen München tätig sind und diese Voraussetzungen nicht erfüllen, werden Übergangsfristen von max. 6 Monaten, in denen die geforderten Nachschulungen vorzunehmen sind, gewährt.	**Ausstellung des Vorfeldführerscheins erfolgt ausschließlich durch den Flughafenbetreiber. Voraussetzung dafür ist der Besitz einer amtlichen Fahrerlaubnis (mind. Klasse 3 oder B) sowie das Absolvieren einer positiven arbeitsmedizinischen Eignungsuntersuchung (Fahr-, Steuer- und Überwachungstätigkeiten).** Für das Führen von Kraftfahrzeugen muss der Fahrzeugführer geeignet und auf der betreffenden Fahrzeugart geschult und eingewiesen, **sowie mit dessen Führung und Bedienung vertraut sein (siehe 3.1.1 Unterweisungen und Qualifikationen). Für die Einhaltung dieser Bestimmungen ist neben dem Fahrzeugführer auch der Fahrzeughalter verantwortlich. Auf Verlangen des Flughafenbetreibers (Verkehrsleiter) sind die entsprechenden Nachweise und Qualifizierungen vorzuweisen.** **[VERÄNDERT]** Für den Betrieb von Passagierbussen ist eine gesonderte Schulung und Einweisung notwendig **(siehe 3.1.1.2 Qualifikationen**). Diese sind jeweils durch den Dienstleister bzw. Selbstabfertiger nachzuweisen. Voraussetzung ist, dass der Mitarbeiter über eine gültige Fahrerlaubnis der **Klasse D** verfügt. Für Dienstleister bzw. Selbstabfertiger, die bereits am Flughafen München tätig sind und diese Voraussetzungen nicht erfüllen, werden Übergangsfristen von **max. 12 Monaten**, in denen die geforderten Nachschulungen vorzunehmen sind, gewährt.
3.5 Geräteausstattung und Gerätemenge	**3.6 Geräteausstattung und Gerätemenge** **[NEU]** Gemäß § 8 Arbeitsschutzgesetz und § 13 Betriebssicherheitsverordnung „Zusammenarbeit mehrerer Arbeitgeber“ sind die Arbeitgeber verpflichtet, bei der Durchführung der Sicherheits- und Gesundheitsbestimmungen zusammenzuarbeiten, wenn Beschäftigte mehrerer Arbeitgeber an einem Arbeitsplatz tätig werden. Dem Koordinator/der Koordinatorin (FMG) sind von den beteiligten Arbeitgebern alle erforderlichen sicherheitsrelevanten Informationen, sowie Informationen zu den festgelegten Schutzmaßnahmen zur Verfügung zu stellen. Daher sind alle vom Selbstabfertiger bzw. Dienstleister zum Einsatz gebrachten Geräte und Fahrzeuge in einem Arbeitsmittelkatalog zu erfassen. Dieser ist der FMG unaufgefordert spätestens 3 Monate vor Betriebsaufnahme, sowie nach Aktualisierung jährlich vorzulegen.

Vergabe 2010 - Anlage 03 Pflichtenheft und technische Spezifikationen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München	**Vergabe 2017** - Anlage 03 Pflichtenheft und technische Spezifikationen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München
	Im Arbeitsmittelkatalog sind zu hinterlegen: Alle zum Einsatz gebrachten Geräte und Fahrzeuge. Diese können in Geräte- und Fahrzeuggruppen gebündelt werden. Anhand der Geräte-/Fahrzeuggruppen werden arbeitsmittelbezogene Gefährdungsbeurteilungen erstellt, die den arbeitsschutzrechtlichen Grundlagen entsprechen müssen. Darüber hinaus sind Wartungszyklen bzw. Prüffristen je Gerät, sowie die dafür zur Bedienung benötigten Qualifikationen („befähigte Person") zu hinterlegen. Getätigte Wartungszyklen/Prüffristen pro Arbeitsgerät sind im Arbeitsmittelkatalog zu dokumentieren und müssen belegt werden können. Beanstandungen seitens der FMG sind innerhalb von 6 Wochen nachzukommen. Die Behebung der Beanstandung ist bei der FMG nach-zuweisen. Die Nichteinhaltung oder Verstöße können beim Gewerbeaufsichtsamt zur Meldung gebracht werden.
Das zur Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten auf dem Vorfeld eingesetzte Gerät muss in angemessenem Verhältnis zum jeweiligen Auftragsvolumen und dem Flugzeugmix stehen (Wartungsreserven sind entsprechend vorzuhalten). Das eingesetzte Gerät ist betriebsbereit und, den gesetzlichen Auflagen folgend, jederzeit betriebssicher zu halten. Die zum Einsatz gebrachten Geräte müssen den geltenden Arbeitssicherheitsvorschriften, die unter Punkt 5.2.1. aufgeführt sind, entsprechen und über eine Zulassung der BG Fahrzeughaltung verfügen. Der Dienstleister bzw. Selbstabfertiger verpflichtet sich ferner, die vorgeschriebenen regelmäßigen UVV Überprüfungen durchzuführen und den Nachweis hierüber gegenüber dem Flughafenbetreiber bei Bedarf offenzulegen. Jedes im Abfertigungsdienst eingesetzte Gerät erfordert eine Erlaubnisplakette, die jeweils entgeltpflichtig über den Flughafenbetreiber zu erhalten ist. Je nach Einsatz der Fahrzeuge sind entsprechende Zusatzsicherungen anzubringen (Rundumleuchten, etc.). Die Fahrzeuge sind mit Identifikationsnummern auszustatten, die eine	**[VERÄNDERT]** Das zur Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten auf dem Vorfeld eingesetzte Gerät muss in angemessenem Verhältnis zum jeweiligen Auftragsvolumen und dem Flugzeugmix stehen (Wartungsreserven sind entsprechend vorzuhalten). Das eingesetzte Gerät ist betriebsbereit und, den gesetzlichen Auflagen folgend, jederzeit betriebssicher und funktionsfähig zu halten. Die zum Einsatz gebrachten Geräte müssen den geltenden Arbeitssicherheitsvorschriften, die unter Punkt 5.2.1. aufgeführt sind, entsprechen. **Am Abfertigungsgerät befindliche Sicherheitseinrichtungen dürfen nicht manipuliert werden.** Der Dienstleister bzw. Selbstabfertiger verpflichtet sich ferner, die vorgeschriebenen regel-mäßigen UVV Überprüfungen durchzuführen und den Nachweis hierüber gegenüber dem Flughafenbetreiber bei Bedarf offenzulegen. **Fahrzeuge, die im öffentlichen Straßenverkehr zugelassen sind, müssen mit einer Erlaubnisplakette versehen werden, die jeweils entgeltpflichtig über den Flughafenbetreiber (Verkehrsleiter) zu erhalten ist.** Je nach Einsatz der Fahrzeuge sind entsprechende Zusatzsicherungen anzubringen (gelbe Rundumleuchten, reflektierende Markierungen etc.). Die Fahr-zeuge sind mit Identifikationsnummern

Vergabe 2010 - Anlage 03 Pflichtenheft und technische Spezifikationen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München	**Vergabe 2017** - Anlage 03 Pflichtenheft und technische Spezifikationen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München
eindeutige Zuordnung und Identifizierung im laufenden Betrieb zulassen.	auszustatten, die eine eindeutige Zuordnung und Identifizierung im laufenden Betrieb zulassen. **Geräte und Fahrzeuge, die sich im Rollfeld bewegen, müssen mit einem Fahrzeugtransponder, gelben Rundumleuchten und speziellen Funkkommunikationsmitteln ausgestattet sein. Fahrzeugführer und Fahrzeuge bedürfen zusätzlich einer Genehmigung des Verkehrsleiters. Fahrzeugführer müssen im Besitz eines Rollfeldführerscheins sein.**
Der Dienstleister bzw. Selbstabfertiger stellt darüber hinaus sicher, dass das eingesetzte Gerät regelmäßig und rechtzeitig geprüft und gewartet wird. Zudem hat er durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass eine Benutzung der Geräte und Fahrzeuge durch Dritte ausgeschlossen wird.	Der Dienstleister bzw. Selbstabfertiger stellt darüber hinaus sicher, dass das eingesetzte Gerät regelmäßig und rechtzeitig geprüft und gewartet wird. Zudem hat er durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass eine Benutzung der Geräte und Fahrzeuge durch Dritte ausgeschlossen wird.
Fahrzeuge und zur Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten auf dem Vorfeld eingesetzte Geräte dürfen nicht auf den Flugbetriebsflächen abgestellt und ohne Personal zurückgelassen werden. Flugbetriebsflächen sind durch eine rot-weiße Linie von den Fahrstraßen und Parkflächen abgegrenzt.	Fahrzeuge und zur Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten auf dem Vorfeld eingesetzte Geräte dürfen nicht auf den Flugbetriebsflächen abgestellt und ohne Personal zurückgelassen werden. Flugbetriebsflächen sind durch eine rote oder weiße Linie von den Fahrstraßen und Luftfahrzeugabstellpositionen abgegrenzt.
Überzähliges Gerät darf nur dann auf dem Vorfeld abgestellt werden, wenn sich nach erfolgter Abfertigung keine Abfertigung durch einen anderen Dienstleister und Selbstabfertiger unmittelbar anschließt. Ansonsten ist überzähliges Gerät auf den zugelassenen Abstellflächen ordnungsgemäß gesichert abzustellen. Die Abstellflächen werden vom Flughafenbetreiber in nicht diskriminierender Weise, aufgrund einer jeweils eigenständig abzuschließenden Vereinbarung zur Verfügung gestellt. Die Nutzung der Abstellflächen ist entgeltpflichtig.	Überzähliges Gerät darf nur dann **auf der Luftfahrzeugabstellposition direkt angrenzenden und ausgewiesenen GSE-Flächen** abgestellt werden, wenn sich nach erfolgter Abfertigung keine Abfertigung durch einen anderen Dienstleister und Selbstabfertiger unmittelbar an-schließt. Ansonsten ist überzähliges Gerät auf den zugelassenen und ausgewiesenen Abstellflächen ordnungsgemäß gesichert abzustellen. Die Abstellflächen werden vom Flughafenbetreiber (Verkehrsleiter) in nicht diskriminierender Weise, aufgrund einer jeweils eigen-ständig abzuschließenden Vereinbarung, zur Verfügung gestellt. Die Nutzung der Abstellflächen ist entgeltpflichtig.
Für die Verkehrs- und Betriebssicherheit des eingesetzten Geräts sowie der bestimmungsgemäßen Belegung der Geräteabstellflächen ist der jeweilige Abfertiger auch unter winterlichen Witterungsbedingungen verantwortlich. Auf den vom Dienstleister bzw. Selbstabfertiger verwendeten Fahrzeugen, Vorfeldgeräten, sonstigen Gerätschaften und Abfertigungsmaterial, sowie auf der Arbeitskleidung des Dienstleisters bzw. Selbstabfertigers, ist das Anbringen und Zeigen von Werbebotschaften ausschließlich nach vorheriger schriftlicher Zustimmung des Flughafenbetreibers erlaubt.	Für die Verkehrs- und Betriebssicherheit des eingesetzten Geräts, sowie der bestimmungs-gemäßen Belegung der Geräteabstellflächen ist der jeweilige Abfertiger auch unter winterlichen Witterungsbedingungen verantwortlich. Auf den vom Dienstleister bzw. Selbstabfertiger verwendeten Fahrzeugen, Vorfeldgeräten, sonstigen Gerätschaften und Abfertigungsmaterial, sowie auf der Arbeitskleidung des Dienstleisters bzw. Selbstabfertigers, ist das An-bringen und Zeigen von Werbebotschaften ausschließlich nach vorheriger schriftlicher Zustimmung des Flughafenbetreibers erlaubt. **Die Mitarbeiter müssen aufgrund der Dienstkleidung dem Selbstabfertiger bzw. Dienstleister**

Vergabe 2010 - Anlage 03 Pflichtenheft und technische Spezifikationen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München	**Vergabe 2017** - Anlage 03 Pflichtenheft und technische Spezifikationen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München
	eindeutig zugeordnet werden können.
4.1. Abfertigungspositionen Vor und nach der Abfertigung ist eine Oberflächenkontrolle, das Entfernen von Gegenständen (Foreign Object Damage), sowie gegebenenfalls das Einleiten von Reinigungsmaßnahmen von dem jeweiligen Erbringer der Bodenabfertigungsdiensten eigenverantwortlich vorzunehmen. Die Freimeldung bei Flugzeugabstellpositionen mit ADS (Andocksystem) ist von autorisiertem Personal vorzunehmen. Bei mehreren am Abfertigungsprozess beteiligten Dienstleistern verbleibt die Verantwortlichkeit grundsätzlich bis zum Stillstand des Luftfahrzuges bei dem, der die Position erstmalig freigemeldet hat.	**4.1 Abfertigungspositionen** **[VERÄNDERT]** Vor und nach der Abfertigung sind eine Oberflächenkontrolle, das Entfernen von Gegenständen (Foreign Object Debris), sowie gegebenenfalls das Einleiten von Reinigungsmaßnahmen von dem jeweiligen Erbringer der Bodenabfertigungsdienste eigenverantwortlich vorzunehmen. **Die Verkehrsleitung ist zu informieren.** Die Freimeldung bei Flugzeugabstellpositionen mit ADS (Andocksystem) ist **nur** von autorisiertem Personal vorzunehmen. Bei mehreren am Abfertigungsprozess beteiligten Dienstleistern oder Selbstabfertigern verbleibt die Verantwortlichkeit grundsätzlich bis zum Stillstand des Luftfahrzuges bei dem, der die Position erstmalig freigemeldet hat.
4.5. Fracht Die Frachttransporte erfolgen jeweils von und zu den Abstellpositionen, sowie den ausgewiesenen Frachtbereitstellungsbereichen der jeweiligen Cargo Dienstleister. Der Bodenverkehrsdienstleister hat sicherzustellen, dass die für den Transport notwendigen Frachtwagen (Dollies und / oder Gitterwagen) der verschiedenen Kategorien in ausreichender Menge in betriebsbereitem Zustand vorgehalten werden. Der Abtransport der Fracht, sowie die Bereitstellung der Fracht an der Flugzeugposition erfolgt in der Verantwortung des Bodenabfertigungsdienstleisters.	**4.5 Fracht** **[VERÄNDERT]** Die Frachttransporte erfolgen jeweils von und zu den Abstellpositionen, sowie den ausgewiesenen Frachtbereitstellungsbereichen der jeweiligen Cargo Dienstleister. Der Abfertiger hat sicherzustellen, dass die für den Transport notwendigen Frachtwagen (Dollies und / oder Gitterwagen) der verschiedenen Kategorien in ausreichender Menge in betriebsbereitem Zustand vorgehalten werden. Der Abtransport der Fracht, sowie die Bereitstellung der Fracht an der Flugzeugposition **auf den hierfür ausgewiesenen Flächen erfolgt in der Verantwortung des Abfertigers. Der Flughafenbetreiber (Verkehrsleiter) kann hierzu Vorgaben machen.**

Vergabe 2010 - Anlage 03 Pflichtenheft und technische Spezifikationen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München	**Vergabe 2017** - Anlage 03 Pflichtenheft und technische Spezifikationen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München
Spezialverladungen sind mit den Cargo Dienstleistern des Flughafens München, bzw. dem zuständigen Spediteur vorab zu koordinieren und dem Flughafenbetreiber anzuzeigen. Frachtcontainer sind grundsätzlich in den vom Flughafen hierfür ausgewiesenen Bereichen auf Rollbahnen oder Dollies abzustellen bzw. zu lagern. **[fehlt im neuen Pflichtenheft]** **Für die Importfrachtanlieferung im Cargobereich des Flughafens (Anlieferung an Warehouse im Inbound) gilt, dass die letzte Fracht 90 Minuten nach ONB eingetroffen sein muss.**	Spezialverladungen sind mit den Cargo Dienstleistern des Flughafens München, bzw. dem zuständigen Spediteur vorab zu koordinieren und dem Flughafenbetreiber anzuzeigen. Frachtcontainer sind grundsätzlich in den vom Flughafen hierfür ausgewiesenen Bereichen auf Rollbahnen oder Dollies abzustellen bzw. zu lagern.
4.6. Schlepper und Hubfahrzeuge Die für den Abfertigungsbetrieb am Flughafen München eingesetzten Schleppfahrzeuge müssen gemäß den geltenden Vorschriften mit zusätzlichen Rundumleuchten sowie mit einem zusätzlichen Flughafenfunk (Kanal 1) ausgestattet sein, um jederzeit eine Verbindung mit der Vorfeldkontrolle zu ermöglichen. Das eingesetzte Personal muss über einen Sprechfunklehrgang verfügen, der entgeltpflichtig vom Flughafenbetreiber durchgeführt wird. Sollte die Notwendigkeit bestehen, Schleppfahrzeuge im Bereich der Start- und Landebahn zu bewegen, so ist der Erwerb/Schulung eines Rollfeldscheins erforderlich. Auch diese Schulung wird entgeltpflichtig durch den Flughafenbetreiber durchgeführt.	**4.6 Luftfahrzeugschlepper** **[VERÄNDERT]** Die für den Abfertigungsbetrieb am Flughafen München eingesetzten Schleppfahrzeuge müssen gemäß den geltenden Vorschriften mit zusätzlichen Rundumleuchten **und bei luft-fahrzeugunbemannten Schleppvorgängen rot/grüne Strahler sowie mit 2 FMG-kompatiblen Bündelfunkgeräten** ausgestattet sein, um jederzeit eine Sprechfunkverbindung mit der FMG-Vorfeldkontrolle **und der Deutschen Flugsicherung Tower gewährleisten zu können. Darüber hinaus muss jeder Luftfahrzeugschlepper, der dafür vorgesehen ist im Rollfeld eingesetzt zu werden, mit einem Kraftfahrzeugtransponder ausgestattet sein.** Das eingesetzte Personal muss über einen Sprechfunklehrgang verfügen, der entgeltpflichtig von der FMG durchgeführt wird. Sollte die Notwendigkeit bestehen, Schleppfahrzeuge im Bereich der Start- und Landebahn zu bewegen, so ist der Erwerb / Schulung eines Rollfeldscheins **und die Genehmigung des Flughafenbetreibers (Verkehrsleiter)** erforderlich. Auch diese Schulung wird entgeltpflichtig durch den Flughafenbetreiber durchgeführt.
4.7. Gepäckabfertigung, Be- und Entladung von Luftfahrzeugen (LFZ) Die Be- und Entladung, sowie die Gepäckauslieferung und die damit in Zusammenhang stehende Wartezeit der	**4.7 Gepäckabfertigung, Be- und Entladung von Luftfahrzeugen (LFZ)** **[VERÄNDERT]** Die Be- und Entladung, sowie die Gepäckauslieferung und die damit in Zusammenhang stehende Wartezeit

Vergabe 2010 - Anlage 03 Pflichtenheft und technische Spezifikationen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München	**Vergabe 2017** - Anlage 03 Pflichtenheft und technische Spezifikationen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München
Passagiere sind wesentliche Servicekriterien des Flughafens München. Der Dienstleister bzw. Selbstabfertiger ist daher verpflichtet, die Betriebsabläufe dahingehend zu organisieren, dass nachfolgende Gepäckauslieferungsstandards durchgehend erreicht und die vom Flughafen vorgegebenen Einschleusungen in das zentrale Gepäcksystem eingehalten werden: Erstes Gepäckstück auf dem Ankunftseinschleuseband der GFA (Schnittstelle zur ZI): ONB + 15 Minuten Letztes Gepäckstück auf dem Ankunftseinschleuseband der GFA (Schnittstelle zur ZI): ONB + 40 Minuten Sperr- und Sondergepäck ist in einem angemessenen Zeitraum zum auszuliefernden Lokalgepäck in der Einreise zur Verfügung zu stellen	der Passagiere sind wesentliche Servicekriterien des Flughafens München. Der Dienstleister bzw. Selbstabfertiger ist daher verpflichtet, die Betriebsabläufe dahingehend zu organisieren, dass nachfolgende Gepäckauslieferungsstandards erreicht und die vom Flughafenbetreiber (Verkehrszentrale) vorgegebenen Einschleusungen in das zentrale Gepäcksystem eingehalten werden: Erstes Gepäckstück auf dem Ankunftseinschleuseband der GFA (Schnittstelle zur ZI): ONB +Ø 15 Minuten Letztes Gepäckstück auf dem Ankunftseinschleuseband der GFA (Schnittstelle zur ZI): ONB + 40 Minuten Sperr- und Sondergepäck ist in einem angemessenen Zeitraum zum auszuliefernden Lokalgepäck in der Einreise zur Verfügung zu stellen**, insbesondere Kinderwägen und Rollstühle.** **[NEU]** Bei ankommenden Flugereignissen sind entladene Gepäckstücke, die dem Passagier unmittelbar nach Ankunft zur Verfügung gestellt werden müssen (Kinderwägen, nicht kabinenkonformes Gepäck), vom Dienstleister/ Selbstabfertiger im Brückenkopf der Fluggastbrücke bereit zu stellen. Bei abfliegenden Flugereignissen sind im Brückenkopf der Fluggastbrücke vom Passagier abgegebene Gepäckstücke (Kinderwägen, nicht kabinenkonformes Gepäck), vom Dienstleister/ Selbstabfertiger zum Laderaum des Flugzeuges zu verbringen. Die Ankunftsbänder sind spätestens 15 Minuten nach Abschluss der Ausladung des Gepäcks eines Fluges durch den Dienstleister bzw. Selbstabfertiger frei zu räumen.
Ab dem Zeitpunkt der Boxenöffnung muss vom jeweils beauftragten Dienstleister bzw. Selbstabfertiger ausreichend Personal an den jeweils zugeordneten Gepäckentnahmestellen zur Verfügung gestellt werden, um eine durchgehende verzögerungsfreie Abnahme der Gepäckstücke an der Zielbox bzw. am Entnahmerundlauf zu gewährleisten (die Abwurfkapazität der GFA darf durch Nichtabnahme von Gepäckstücken nicht beeinflusst werden).	**[VERÄNDERT]** Ab dem Zeitpunkt der Boxenöffnung muss vom jeweils beauftragten Dienstleister bzw. Selbstabfertiger ausreichend Personal an den jeweils zugeordneten Gepäckentnahmestellen zur Verfügung gestellt werden, um eine durchgehende verzögerungsfreie Abnahme der Gepäckstücke an der Zielbox bzw. am Entnahmerundlauf zu gewährleisten (die Abwurfkapazität der GFA darf durch Nichtabnahme von Gepäckstücken nicht beeinflusst werden). **Die FMG stellt ein System zur Erfassung der Gepäckeinschleuszeiten bereit, das durch den Dienstleister bedient werden muss**.

Vergabe 2010 - Anlage 03 Pflichtenheft und technische Spezifikationen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München	**Vergabe 2017** - Anlage 03 Pflichtenheft und technische Spezifikationen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München
Die Betriebsabläufe an der Schnittstelle zur Zentralen Infrastruktureinrichtung inklusive der zeitlichen Vorgaben sind im Anhang 1 zu diesem Pflichtenheft dargestellt.	Die Betriebsabläufe an der Schnittstelle zur Zentralen Infrastruktureinrichtung inklusive der zeitlichen Vorgaben sind im Anhang 1 zu diesem Pflichtenheft dargestellt.
4.8. Frischwasser und Toilettenservice Der Frischwasser- und Toilettenservice muss so erfolgen, dass die Hygiene- und Umweltschutzauflagen eingehalten werden und der Abfertigungsprozess nicht beeinträchtigt wird. **[fehlt im neuen Pflichtenheft]** **Zwischen dem Personal im Einsatzbereich des Toilettenservices und dem Personal im Einsatzbereich des Frischwasserdienstes darf keine Personalunion am selben Tag bestehen.** Grundsätzlich ist eine regelmäßige (monatliche) Beprobung des Frischwasserfahrzeuges durch ein unabhängiges Institut durchzuführen. Die Ergebnisse sind den Behörden auf Nachfrage offenzulegen. Weiterhin ist eine regelmäßige (wöchentliche) Desinfektion der Frischwassertanks der Fahrzeuge zu gewährleisten. Die Desinfektion ist auch nach Wartungs- oder Reparaturarbeiten am Frischwassersystem erforderlich. Der Selbstabfertiger bzw. Dienstleister muss die Frischwasserfüllstation sowie die Fäkalienschütte als Einrichtungen der Zentralen Infrastruktur (ZI) des Flughafens München nutzen.	**4.8 Frischwasser und Toilettenservice [VERÄNDERT]** Der Frischwasser- und Toilettenservice muss so erfolgen, dass die gesetzlichen und betrieblichen Hygiene- und Umweltschutzauflagen eingehalten werden und der Abfertigungsprozess nicht beeinträchtigt wird. Es ist eine regelmäßige (monatliche) Beprobung des Frischwasserfahrzeuges durch ein unabhängiges Institut durchzuführen. Die Ergebnisse sind den Behörden auf Nachfrage offenzulegen. Weiterhin ist eine regelmäßige (wöchentliche) Desinfektion der Frischwassertanks der Fahr-zeuge zu gewährleisten. Die Desinfektion ist auch nach Wartungs- oder Reparaturarbeiten am Frischwassersystem erforderlich. Der Selbstabfertiger bzw. Dienstleister muss die Frischwasserfüllstation sowie die Fäkalien-schütte als Einrichtungen der Zentralen Infrastruktur (ZI) des Flughafens München nutzen.
4.10. Zentrale Infrastruktur [Vorgaben ohne Relevanz zu Sicherheit/Qualifikation/ArbGSch]	**4.10 Zentrale Infrastruktur** [unveränderte Vorgaben ohne Relevanz zu Sicherheit/Qualifikation/ArbGSch] **[NEU]** **Fluggastbrücken** Die Bedienung der Fluggastbrücken erfolgt durch Personal der Zentralen Infrastruktur.

Vergabe 2010 - Anlage 03 Pflichtenheft und technische Spezifikationen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München	**Vergabe 2017** - Anlage 03 Pflichtenheft und technische Spezifikationen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München
	Stationärer Bodenstrom Die Bedienung der stationären Bodenstromanlage erfolgt durch Mitarbeiter des Dienstleisters bzw. Selbstabfertigers. Die Schulung bzw. Einweisung der Bediener hat nach Vorgaben der Zentralen Infrastruktur zu erfolgen. Die Betriebsabläufe an der Schnittstelle zur Zentralen Infrastruktureinrichtung inklusive der zeitlichen Vorgaben sind im Anhang 1 zu diesem Pflichtenheft dargestellt. Flugzeugklimatisierung (Pre Condicioned Air - PCA) Die Bedienung der PCA-Anlage erfolgt durch Mitarbeiter des Dienstleisters bzw. Selbstabfertigers. Die Schulung bzw. Einweisung der Bediener hat nach Vorgaben der Zentralen Infrastruktur zu erfolgen. Die Betriebsabläufe an der Schnittstelle zur Zentralen Infrastruktureinrichtung inklusive der zeitlichen Vorgaben sind im Anhang 1 zu diesem Pflichtenheft dargestellt. **Frischwasserfüllstation** Der Dienstleister bzw. Selbstabfertiger muss die Frischwasserfüllstation für die Versorgung der Luftfahrzeuge mit Frischwasser verwenden (siehe Punkt 4.8). Die Schulung bzw. Einweisung der Bediener hat nach Vorgaben der Zentralen Infrastruktur zu erfolgen. **Fäkalienschütte** Der Dienstleister bzw. Selbstabfertiger muss zur Entsorgung der Fäkalien die Fäkalienschütte verwenden (Siehe Punkt 4.8). Die Schulung bzw. Einweisung der Bediener hat nach Vorgaben der Zentralen Infrastruktur zu erfolgen.
5. Technische Spezifikationen **5.1. Telekommunikations- und Informationssysteme** Vorgaben ohne Relevanz zu Sicherheit/Qualifikation/ArbGSch]	**5 Technische Spezifikationen** **5.1 Telekommunikations- und Informationssysteme** [veränderte Vorgaben ohne Relevanz zu Sicherheit/Qualifikation/ArbGSch]
5.2. Abfertigungsgeräte **5.2.1. Grundsatz**	**5.2 Abfertigungsgeräte, technische Arbeitsmittel** **5.2.1 Allgemeines** (Beschaffenheitsanforderungen, Instandhaltung) **[VERÄNDERT – Inhalte und Reihenfolge]**

Vergabe 2010 - Anlage 03 Pflichtenheft und technische Spezifikationen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München	**Vergabe 2017** - Anlage 03 Pflichtenheft und technische Spezifikationen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München
Die Kompatibilität der eingesetzten Abfertigungsgeräte zur Infrastruktur muss gewährleistet sein. So ist das Befahren des Gepäckkellers grundsätzlich nur im Elektrobetrieb gestattet. Der Dienstleister muss in jedem Fall sicherstellen, dass die vom Flughafenbetreiber vorgegebenen Fahrwege und -richtungen eingehalten werden. Darüber hinaus muss die Ausführung von Abfertigungsgeräten (Schlepper, Gepäckwagen, Dollies, etc.), die im Bereich der zentralen Infrastruktur eingesetzt werden, in Ausführung und bezüglich des Wendekreises in der Weise spezifiziert sein, dass ein kollisionsfreies Rangieren jederzeit sichergestellt ist. In der Gepäckförderanlage wird das Gerät vollelektrisch betrieben. Bei Ein- und Ausfahrt in die Halle kann die Antriebsart gewechselt werden. Der Wechsel der Betriebsart muss während der Fahrt möglich sein. **Normen und Vorschriften:** Die Geräte müssen den jeweils aktuell geltenden Normen und gesetzlichen Vorschriften entsprechen. Insbesondere ist auf folgende Regelungen hinzuweisen: • DIN EN 292 (Sicherheit von Maschinen, Geräten und Anlagen) • DIN EN 1915-1 (Luftfahrtbodengeräte) • DIN EN 1915-2 (Allgemeine Anforderungen) • BGV 78 • Richtlinie des Rates 92/58 • „Sicherheits- und Gesundheitsschutz-Kennzeichnung am Arbeitsplatz“ • CE-Kennzeichnung EG-Konformitätserklärung im Sinne der EG-Maschinenrichtlinie (Abmessungen): • Fahrzeuglänge 3.600 mm • Fahrzeugbreite 1.800 mm • Fahrzeughöhe 2.450 mm • Äußerer Wendekreis 3.600 mm	**Beschaffenheitsanforderungen** **Eingesetzte Arbeitsmittel müssen den Europäischen Einzelrichtlinien, den nationalen gesetzlichen Vorschriften und Beschaffenheitsanforderungen entsprechen. Insbesondere wird auf folgende Vorschriften verwiesen:** • **Maschinenrichtlinie 2006/42/EG** • **Produktsicherheitsgesetz (ProdSG)** • **ProdSV „Bereitstellung elektrischer Betriebsmittel“** • **8. ProdSV „Bereitstellung von persönlicher Schutzausrüstung auf dem Markt“** • **9. ProdSV „ Maschinenverordnung“** • **Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV)** **Es dürfen nur Flugzeugabfertigungsgeräte eingesetzt werden, die nach den anerkannten Normen und Regeln der Technik gefertigt wurden**. • **DIN EN 1915 Teil 1-4 „Allgemeine Anforderungen an Luftfahrt-Bodengeräte“** • **DIN EN 12312 Teil 1-20 „Besondere Anforderungen an Luftfahrt-Bodengeräte“** Die Kompatibilität der eingesetzten Abfertigungsgeräte zur Infrastruktur muss gewährleistet sein. So ist das Befahren des Gepäckkellers grundsätzlich nur im Elektrobetrieb gestattet. Der Dienstleister muss in jedem Fall sicherstellen, dass die vom Flughafenbetreiber vorgegebenen Fahrwege und -richtungen eingehalten werden. Darüber hinaus muss die Ausführung von Abfertigungsgeräten (Schlepper, Gepäckwagen, Dollies, etc.), die im Bereich der zentralen Infrastruktur eingesetzt werden, bezüglich des Wendekreises in der Weise spezifiziert sein, dass ein kollisionsfreies Rangieren jederzeit sichergestellt ist. In der Gepäckförderanlage wird das Gerät vollelektrisch betrieben. Bei Ein- und Ausfahrt in die Halle kann die Antriebsart gewechselt werden. **[NEU]** **Instandhaltung (Inspektion, Prüfung, Wartung und Instandsetzung)** Der Selbstabfertiger bzw. Dienstleister hat sicherzustellen, dass Betriebsmittel regelmäßig inspiziert, geprüft

Vergabe 2010 - Anlage 03 Pflichtenheft und technische Spezifikationen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München	**Vergabe 2017** - Anlage 03 Pflichtenheft und technische Spezifikationen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München
	und gewartet, erforderliche Prüfungen durchgeführt, dokumentiert und Schäden beseitigt werden. Zu prüfende oder instandzuhaltende Betriebsmittel sind zu erfassen. Betriebsmittel sind entsprechend den Herstellervorgaben, jedoch mindestens einmal jährlich zu prüfen. Prüfungen, Wartung und Instandhaltung dürfen nur von dafür ausgewähltem Fachpersonal erfolgen. Das Ergebnis der Prüfungen ist zu dokumentieren und auf Verlangen vorzulegen (siehe auch Arbeitsmittelkatalog unter 3.6 Geräteausstattung und Gerätemenge). Beanstandungen der FMG bei Nichteinhaltung der Anforderungen an Geräte und Fahrzeuge hinsichtlich Verkehrs-, Betriebs-, Arbeitssicherheit und Umweltschutz sind unverzüglich zu beheben.
5.2.3. Gepäckwagen und -dollies Die Gepäcktransportwagen müssen den erschwerten Fahrbedingungen in den Gepäckräumen, besonders beim Anfahren von der Beladestation an den Zielstaubahnen und der Einfahrt in den Fahrgang, angepasst sein. **[fehlt im neuen Pflichtenheft]** Die Maße dürfen folgende Werte nicht übersteigen: • Länge 3.600 mm • Breite 1.800 mm • Höhe 2.450 mm • Höhe des Ladebodens 510 mm (diese Höhe ist exakt einzuhalten!) • Innerer Wendekreis 2.000 mm • Äußerer Wendekreis 3.600 mm Das Fahrgestell muss so konzipiert sein, dass es bei stationärer Kreisfahrt dem Zugfahrzeug spurgetreu folgen kann. Der Gepäckwagen muss dem Zugfahrzeug bei 2 x 180 Wechselkurven jeweils bei vollem Lenkeinschlag des Zugfahrzeuges spurgetreu folgen können. Auf pendelfreien Betrieb ist zu achten. Abgekoppelte Gepäckeinheiten müssen abrollsicher abgestellt werden können (Feststellbremse).	**5.2.3 Gepäckwagen und -dollies [VERÄNDERT]** Die Gepäcktransportwagen müssen den erschwerten Fahrbedingungen in den Gepäckräumen, besonders beim Anfahren von der Beladestation an den Zielstaubahnen und der Einfahrt in den Fahrgang, angepasst sein. Das Fahrgestell muss so konzipiert sein, dass es bei stationärer Kreisfahrt dem Zugfahrzeug spurgetreu folgen kann. Der Gepäckwagen muss dem Zugfahrzeug bei 2 x 180 Wechselkurven jeweils bei vollem Lenkeinschlag des Zugfahrzeuges spurgetreu folgen können. Auf pendelfreien Betrieb ist zu achten. Abgekoppelte Gepäckeinheiten müssen abrollsicher abgestellt werden können (Feststellbremse).
5.2.6. Passagierbusse Die Abmessungen, sowie der Wendekreis der im Vorfeldbereich eingesetzten Busse, müssen so dimensioniert sein, dass auch bei Einsatz einer größeren Anzahl von Bussen (Aufreihung Terminalstraße im Peak) ein	**5.2.6 Passagierbusse** Die Abmessungen sowie der Wendekreis der im Vorfeldbereich eingesetzten Busse müssen so dimensioniert sein, dass auch bei Einsatz einer größeren Anzahl von Bussen (Aufreihung Terminalstraße im Peak) ein

Vergabe 2010 - Anlage 03 Pflichtenheft und technische Spezifikationen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München	**Vergabe 2017** - Anlage 03 Pflichtenheft und technische Spezifikationen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München
ungehinderter und gefahrloser Einsatz gewährleistet ist. Über die in München geltenden höchstzulässigen Abmessungen sowie Wendekreise hat sich der Dienstleister rechtzeitig zu informieren und den Geräteeinsatz entsprechend anzupassen.	ungehinderter und gefahrloser Einsatz gewährleistet ist. Über die in München geltenden höchstzulässigen Abmessungen sowie Wendekreise hat sich der Dienstleister rechtzeitig zu informieren und den Geräteeinsatz entsprechend anzupassen. **[NEU]** Passagierbusse sind mit einer dynamischen Außenanzeige auszurüsten, auf der er-sichtlich ist, für welchen ankommenden oder abgehenden Flug Passagiere transportiert werden. Weiterhin ist die Auftragsvergabe an die Passagierbusfahrer datengestützt zu übermitteln, um Fehler in der Übermittlung auszuschließen. Die Passagierbusse sind des Weiteren mit einem seitens des Flughafenbetreibers (Verkehrsleiter) vorgegebenen Steuerungssystem auszustatten, welches eine Fehleinschleusung von Passagieren ins Terminal verhindert.
Glossar	Glossar