

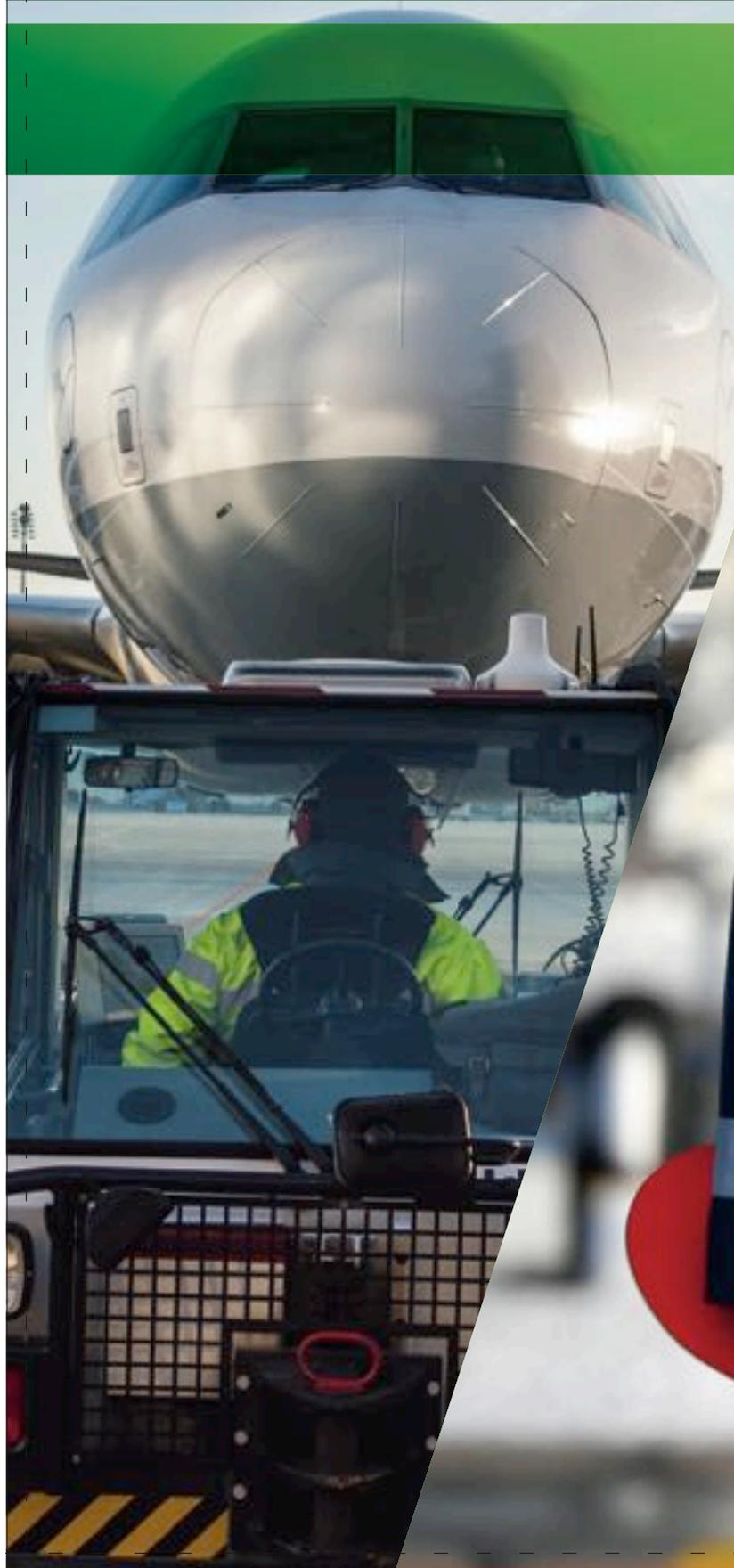
/Das »Münchener Modell« – Vorbild für die ganze Branche

Ein Fachreader zum Symposium

Verbindung leben

M

★★★★★
5 Star Airport



Inhaltsverzeichnis

Das »Münchner Modell« – Vorbild für die ganze Branche

Einstieg ins Thema

- 4** Die Arbeit im Bodenverkehrsdienst
- 8** Das »Münchner Modell«: Die neue Lizenzvergabe für den Bodenverkehrsdienst (BVD) am Flughafen
- 12** Gemeinsame und verbindliche Sicherheitsstandards schaffen – die Sicht des Arbeitgebers und Flughafenbetreibers
Dr. Michael Kerkloh, Vorsitzender der Geschäftsführung und Arbeitsdirektor der Flughafen München GmbH
- 14** Sicherheit braucht Regeln – die Sicht des Betriebsrats
Ralf Krüger, Mitglied des Gemeinschaftsbetriebsrats der Flughafen München GmbH und der AeroGround Flughafen München GmbH
- 16** Arbeitsschutzstandards im Pflichtenheft – die Sicht der Wissenschaft
Tatjana Fuchs, Arbeitswissenschaftlerin und Geschäftsführerin der Gesellschaft für Gute Arbeit mbH (GFGA)
- 34** Entwicklung und Durchsetzung des Verfahrens. Von der Normsetzung zur Überprüfung und Sanktionierung
Rechtsanwalt Dr. Christopher Melms
- 36** Dumping verhindert!
Wie Betriebsräte das europäische Vergaberecht nutzen können, um den Arbeits- und Gesundheitsschutz sicherzustellen und so Sicherheits- und Gesundheitsdumping zu unterbinden
Rechtsanwalt Dr. Rüdiger Helm und Ralf Krüger
- 40** Statements aus der Talkrunde und Diskussion
Yasmin Fahimi, Eberhard Rotter, Frank Bsirske, Dr. Michael Kerkloh, Ralf Krüger und Tatjana Fuchs

Vorträge

- 24** Ein Projekt mit Vorbildcharakter für alle Flughäfen. Qualität der Arbeit als Grundlage für mehr Sicherheit im Luftverkehr
Dr. Eberhard Rotter, Mitglied des Bayerischen Landtags und verkehrspolitischer Sprecher der CSU-Fraktion
- 26** Besser statt billiger. Koordination und Standards für einen fairen und wirtschaftlichen Wettbewerb
Yasmin Fahimi, Staatssekretärin im Bundesministerium für Arbeit und Soziales
- 30** Vergabegestaltung und Tarifverträge. Eine erfolgreiche Basis für Arbeitnehmerrechte und sozialen Wettbewerb in Deutschland und Europa
Frank Bsirske, Vorsitzender der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft ver.di

Dokumente

- 44** Qualitative Veränderungen im Vergabeverfahren zur Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München (2010/2017)
Michael Backmund und Tatjana Fuchs, Gesellschaft für Gute Arbeit mbH (GFGA)
- 48** Direktvergleich (Wortlaut im Original) der »Pflichtenhefte« für Bodenabfertigungsdienste - Vergabe 2010 und 2017
Tatjana Fuchs und Michael Backmund, Gesellschaft für Gute Arbeit mbH (GFGA)
- 63** Impressum

/ Die Arbeit im Bodenverkehrsdienst

Sicherheit ist im Flugverkehr von zentraler Bedeutung – ob in der Luft oder am Boden. Hier spielt die Arbeit der Beschäftigten im Bodenverkehrsdienst eine ganz entscheidende Rolle. Die sichere Gepäck- und Frachtverladung sowie der Transport – auch von Passagieren und Crews – sind die zentralen Aufgaben des Bodenverkehrsdienstes. Bei Vollausslastung starten und landen am Münchner Flughafen Maschinen im 40-Sekunden-Takt. Das bedeutet, dass die Beschäftigten vieler verschiedener Unternehmen häufig unter Zeitdruck stehen und auf engstem Raum sicher zusammenarbeiten müssen. Denn Arbeitsfehler, Unfälle oder Mängel in der Zusammenarbeit können sich in der Luft katastrophal auswirken.

Widriges Wetter – Eis, Schnee, Gewitter – und schlechte Sichtbedingungen gehören oft zum Alltag im Bodenverkehrsdienst, ebenso wie die Arbeit unter einer permanenten Lärmbelastung. Trotzdem muss eine fehler- und unfallfreie Verladung – und damit die Sicherheit der Passagiere – immer an oberster Stelle stehen. Die korrekte Ladungssicherung ist ein zentrales Moment der Flugsicherheit – nichts darf ins Rutschen geraten. Der Pilot und jeder Fluggast müssen sich auf die Arbeit der Beschäftigten verlassen können. Und dort muss jedes Mal jeder Handgriff sitzen: auch bei Lärm, Zeitdruck und Stress.

Die Beschäftigten im Bodenverkehrsdienst bewegen jeden Tag Tonnen von Gepäckstücken – und dies in einer enormen Geschwindigkeit und oft unter schwierigen Umgebungsbedingungen. Trotz dieser körperlich und mental erschöpfenden Arbeit gilt es immer, die volle Aufmerksamkeit zu behalten. Denn selbst kleine Arbeitsfehler oder Unfälle stellen ein Sicherheitsrisiko dar – für die Beschäftigten, für den Flughafen und vor allem für die Passagiere. Arbeit im Bodenverkehrsdienst bedeutet somit Arbeit an einem Risikoarbeitsplatz. Deswegen ist die Arbeitsgestaltung, vor allem eine koordinierte Zusammenarbeit auf der Basis von einheitlichen Regeln, so elementar. Das gilt insbesondere für die Ausbildung, den Arbeitsschutz, die Unterweisung und die Qualifikation.

In den letzten Jahren sorgte der verschärfte Wettbewerb für einen erhöhten Kostendruck bei den Anbietern von Bodenverkehrsdienstleistungen. Umso wichtiger ist es einheit-

liche Mindeststandards vorzugeben, damit nicht auf Kosten der Qualifikation und des Arbeits- und Gesundheitsschutzes gespart wird. Mit der Gestaltung der neuen Lizenzvergabe können somit auch potenzielle Sicherheitsrisiken deutlich minimiert werden.

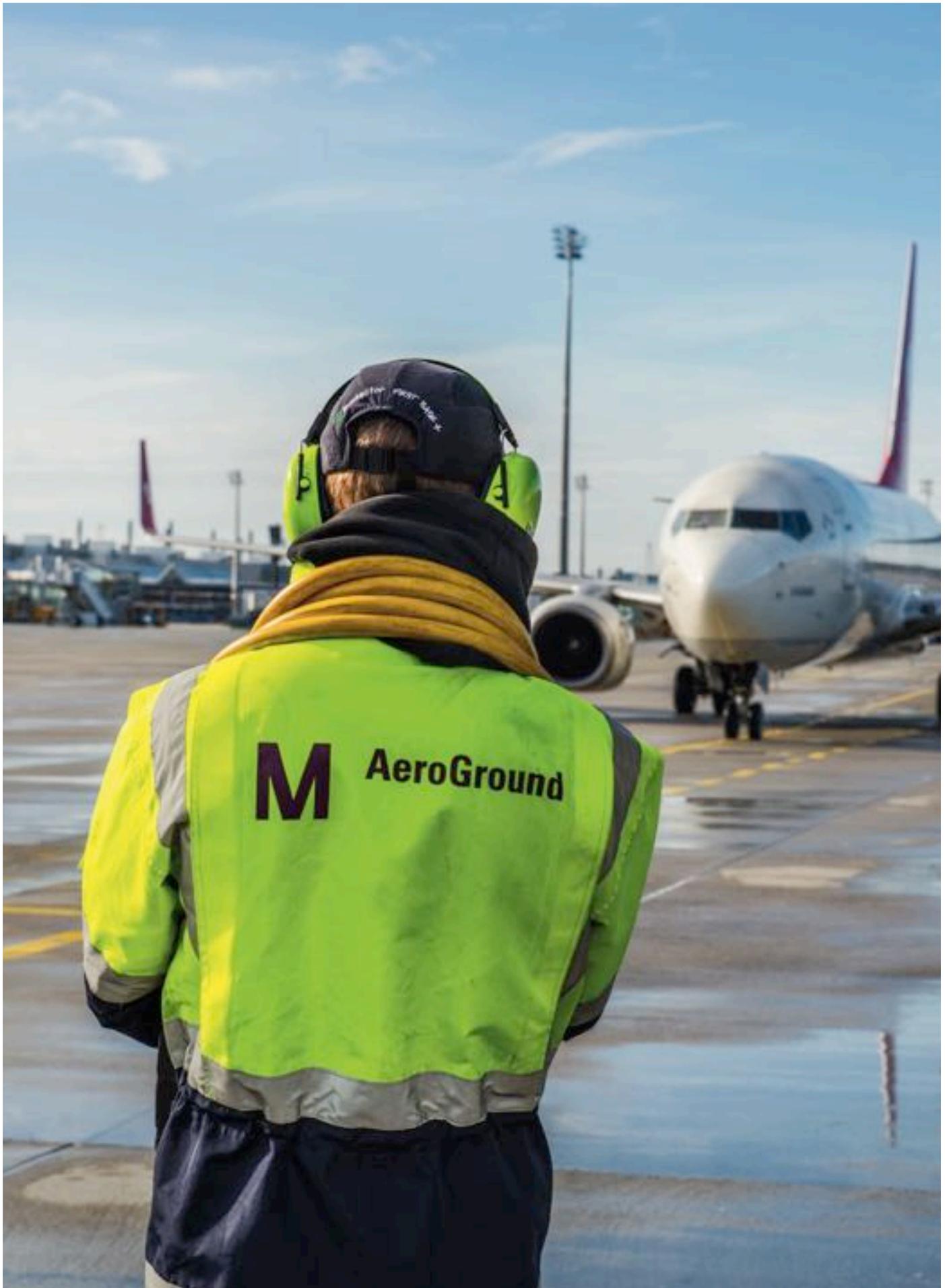
Sicherheit beim Fliegen beginnt am Boden. Durch ihre verantwortungsvolle und wichtige Arbeit leisten die Beschäftigten des Bodenverkehrsdienstes dazu Tag für Tag einen bedeutenden Beitrag.

Ein echter Risikoarbeitsplatz

Die Arbeit im Bodenverkehrsdienst von Flughäfen ist durch vielfältige Schnittstellen geprägt: In den zentralen Diensten wird das Gepäck sortiert und für die Be- oder Entladung der Flugzeuge umgeschlagen. Auf dem Vorfeld werden die Flugzeuge in kurzer Taktung gesichert, betankt, gewartet, gereinigt, versorgt, ent- und beladen, enteist sowie Passagiere, Beschäftigte, Gepäck und Fracht transportiert. Da Flugzeug neben Flugzeug steht, existieren mehrfache Schnittstellen, denn alle Akteure – unabhängig von Funktion, Tätigkeit und

Gesundheitsbelastungen im Bodenverkehrsdienst

Die häufigsten Gesundheitsbelastungen ergeben sich aus körperlich schwerer Arbeit in kniender beziehungsweise kriechender Position oder in anderen körperlichen Zwangshaltungen. Ein Bodenverkehrsdienstbeschäftigter [BVD-Beschäftigter] bewegt bis zu 22.000 Kilo Gepäck pro Tag. Bereits nach zehn Jahren mehren sich Knie- und Schultergelenkerkrankungen [Lastenhandhabung im Knie, über Schulterniveau]. Weitere Gefährdungsschwerpunkte sind Muskel-Skelett-Erkrankungen [MSE] mit drohender frühzeitiger Berufsunfähigkeit. Der BVD war schon mehrfach Untersuchungsobjekt im Rahmen von MSE-Präventionsstudien. Größte Probleme, neben der hohen Lastenmenge [Anzahl/Schwere der Koffer], bereiten vor allem die niedrigen Laderäume der Flugzeuge.





Unternehmenszugehörigkeit – müssen zeitgleich oder leicht versetzt ihre Arbeit sicher und effizient erledigen. Dazu fahren sie mit ihren Fahrzeugen an und ab – und die Wege der Be- und Entladungsteams, der Ver- und Entsorgungsteams kreuzen sich permanent. Das heißt, aus den Tätigkeiten, den Arbeitsmitteln, dem Personaleinsatz und der Arbeitsorganisation der einzelnen Unternehmen resultieren gefährdungswirksame Arbeitsbedingungen auch für die Beschäftigten der anderen Unternehmen – und dies während der gesamten Bodenabfertigungszeit.

Aufgrund zahlreicher Gesundheits- und Unfallgefahren muss bei den Tätigkeiten des Bodenverkehrsdienstes, insbesondere auf dem Vorfeld von Flughäfen, aus arbeitswissenschaftlicher Sicht von Risikoarbeitsplätzen gesprochen werden. Die Definition »Risiko« bezieht sich dabei nicht nur auf die unmittelbare Gefährdung der jeweils eigenen Mitarbeiter eines Dienstleisters, sondern auch auf die Beschäftigten der zeitlich und räumlich in engem Zusammenhang tätigen Dienstleister sowie der Passagiere. Durch unzureichende Kooperation entwickeln sich zusätzliche –



jedoch vermeidbare – Gefährdungslagen. Dazu zählen auch Unfallgefahren, deren Eintrittswahrscheinlichkeit durch die Enge an den Flugzeugen und auf dem Vorfeld als hoch eingeschätzt werden muss. Eine unzureichende Kooperation im Arbeits- und Gesundheitsschutz, vor allem unzureichende gemeinsame Regeln, Qualifizierung und Einarbeitungsstandards, erhöhen die Eintrittswahrscheinlichkeit und teilweise auch das mögliche Schadensausmaß.

Unfallrisiken für die BVD-Beschäftigten

Verletzungen – wie Quetschungen, Stürze, Zerrungen – wegen der Arbeit mit schweren Geräten beziehungsweise wegen Gerätemängeln sind häufig, Verkehrsunfälle am Vorfeld ebenfalls [zum Beispiel Kollisionen aufgrund von Unachtsamkeit, schlechten Sichtbedingungen, Rückwärtsfahren, überhöhter Geschwindigkeit]. Zusätzlich passieren Unfälle mit Chemikalien beziehungsweise Risikostoffen [zum Beispiel Kerosin]. Darüber hinaus existieren Unfallrisiken mit Auswirkungen auf Dritte: durch Fehl- oder Falschbeladungen. Diese zählen zu den fünf wichtigsten Ursachen für Flugzeugunfälle. Auch kann es zu Unfällen am Vorfeld mit Beschädigung der Flugzeugaußenhaut kommen. Wenn dies unbemerkt bleibt, treten möglicherweise aerodynamische Probleme auf. Auch Verkehrsunfälle auf dem Vorfeld in Verbindung mit Feuer/auslaufenden Chemikalien gibt es, denn dort wird im Abstand von wenigen Metern betankt und mit hochentzündlichen Enteisungsmitteln und weiteren Chemikalien gearbeitet. Ein unzureichender Umgang mit Feuer oder ein aufkommendes Gewitter kann zu schweren Unglücken führen; daher gibt es hierzu detaillierte BG-Regeln zum Beispiel zum Brandschutz und zum Umgang mit Chemikalien am Flughafen.

Liberalisierung im Verkehrsbereich und Folgen für den BVD

Durch die Europäische Liberalisierungsrichtlinie für den Verkehrsbereich sind die Flughäfen dazu verpflichtet, je nach Größe mindestens einem Drittanbieter eine Lizenz zur Erbringung von Bodenverkehrsdienstleistungen zu erteilen. An Flughäfen, die selbst diese Leistungen anbieten [in Deutschland die meisten], organisiert die Ausschreibung dieser Lizenz das zuständige Landesministerium – in Kooperation mit dem jeweiligen Flughafen. Alle Expertenrunden und Verbände der Flughäfen und Flughafenbeschäftigten sind sich einig, dass die Liberalisierung zu einem deutlichen Preisverfall von Bodenverkehrsdienstleistungen beigetragen hat, denn die Airlines können sich aussuchen, mit welchem Dienstleister sie zusammenarbeiten. Es entsteht ein hoher Wettbewerbsdruck. Die Arbeitsschutzakteure [zum Beispiel Berufsgenossenschaft und DGUV] kritisieren insbesondere die wachsende Anzahl von vermeidbaren Risiken durch unzureichende Regeln und Kooperation der verschiedenen Dienstleister. Die Flughafenbetreiber [zum Beispiel Arbeitsgemeinschaft der Deutschen Verkehrsflughäfen, kurz ADV] argumentieren, dass die Luftverkehrssteuern und steigenden Luftsicherheitskosten in Deutschland besondere Belastungen seien.

/Wir machen das Fliegen noch sicherer –

für Beschäftigte, Passagiere, Airlines und den gesamten Flughafen

Flughäfen sind heute Kulminationspunkte für Modernität und globale Mobilität sowie Wachstumslokomotiven für ganze Wirtschaftsregionen.

Die zentralen Aufgaben des Bodenverkehrsdienstes (BVD) auf Flughäfen sind 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 kann nur eine gute Koordination die vielfältig vorhandenen Risiken und ihre teils dramatischen Folgen effektiv vermeiden.

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

1. Ausgangspunkt EU-Vergaberecht

Die Vorgaben des liberalisierten EU-Vergaberechts und der EU-Richtlinien zur Vergabe von Aufträgen in der Verkehrsversorgung verpflichten auch Flughafenbetreiber zu mehr Wettbewerb und der Vergabe von Dienstleistungen im BVD. Die bisherigen Verfahren zur Vergabe solcher 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 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 Münchener Flughafen haben die Verantwortlichen dieser sicherheitsrelevanten Rolle des BVD Rechnung getragen. Das erstmals dort praktizierte Vergabeverfahren 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.

2. Sicherheitslücken durch mangelnde Koordination

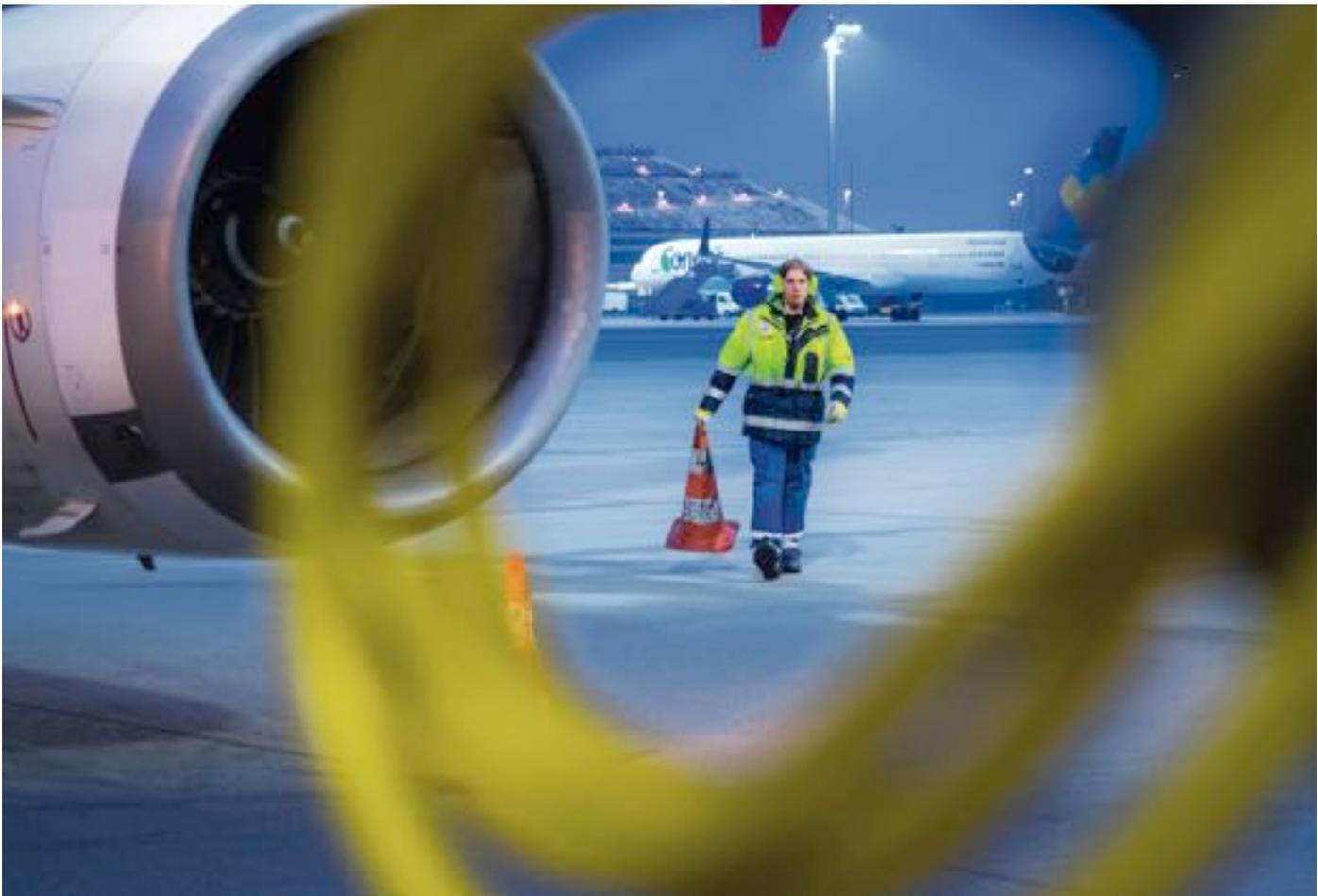
Aufgrund der vielfältigen Gesundheits- und Unfallgefahren im BVD muss besonders auf dem Flughafenvorfeld von Risikoarbeitsplätzen gesprochen werden. Die Risiken beziehen sich dabei nicht nur auf die jeweils eigenen Mitarbeiter eines Dienstleisters, sondern immer auch auf die Beschäftigten der anderen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

Szenario 1:

Fehlbeladungen können tödlich sein

Bei Fehlbeladungen können Flugzeuge in eine Notlage geraten. Die Ursache ist falsch verteilte beziehungsweise 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 Fehlbeladungen steigt, wenn die Maschinen zum Beispiel unter hohem Zeitdruck von Menschen beladen werden, die erst wenige Wochen und weitgehend unqualifiziert ihren Job machen – oder grundlegende Sicherheitsbestimmungen beziehungsweise Anweisungen nicht verstehen. Die Folgen für die Luftsicherheit und den Ruf eines Flughafens sind gravierend, wenn der Pilot nach dem Start feststellt, dass zum Beispiel eine einseitige Gewichtsverteilung im Frachtraum vorliegt.

Unfälle durch fehlende Standards für die Qualifikation, den Arbeitsschutz und die Betriebssicherheit beziehungsweise die 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 unvorher-



sehbaren Folgekosten spielten bisher bei 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 und so weiter 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.

3. Fairer Wettbewerb schafft Sicherheit, Qualität und Wirtschaftlichkeit

Für den Bodenverkehrsdienst des Münchner Flughafens gelten seit März 2017 gleiche Regeln für alle: Ein Dreh- und

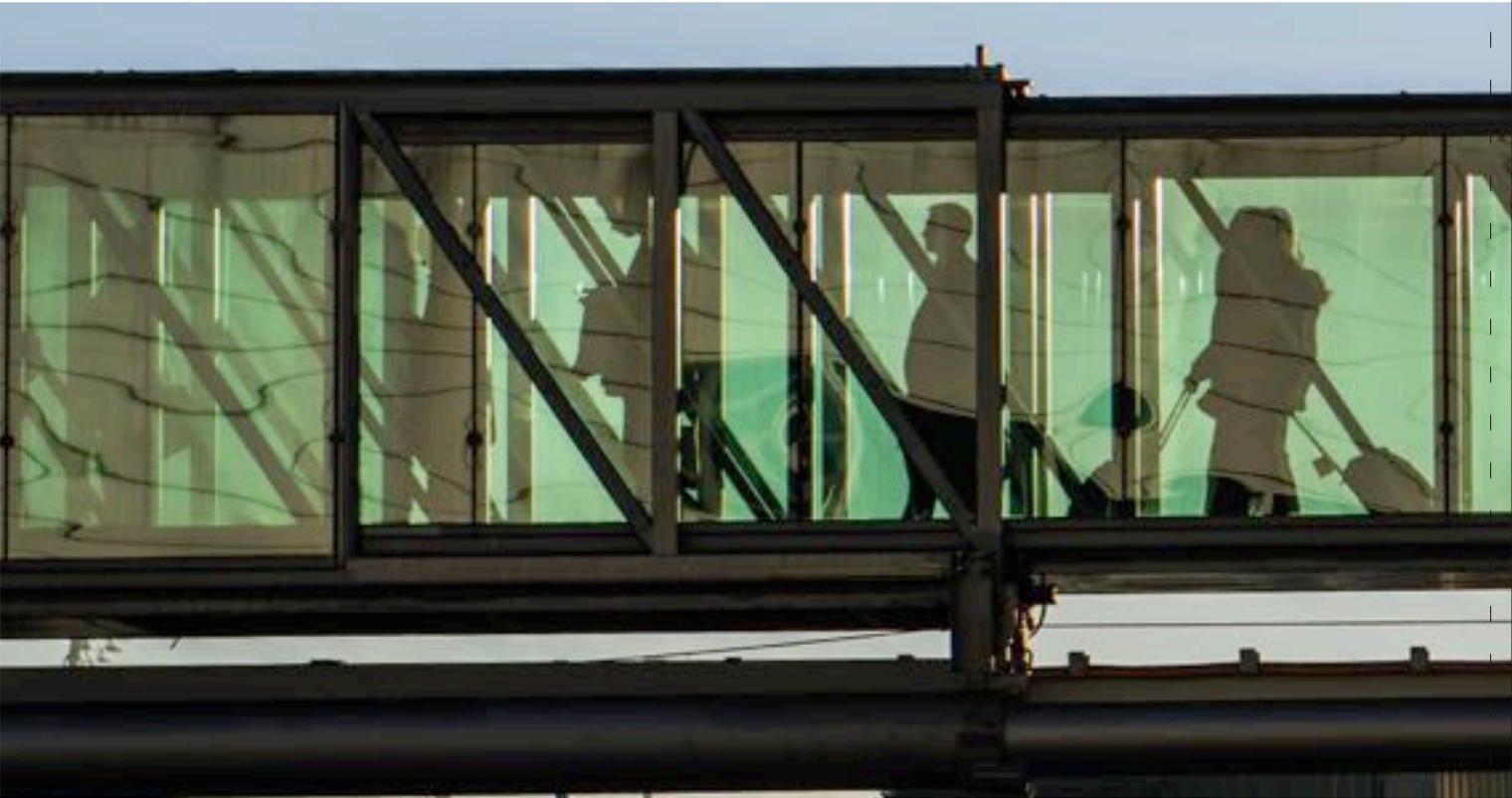
Angelpunkt hierbei sind konkrete Standards zur Umsetzung des Arbeits- und Gesundheitsschutzes sowie zur Zusammenarbeit am Vorfeld. Bei der ausgeschriebenen Lizenz wurden bewusst die qualitativen Bewerbungsinhalte höher gewichtet als die kommerziellen (60:40). Die Qualität der Arbeit, der Arbeitsmittel 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- beziehungsweise Auftragsvergabe an Flughäfen.

Szenario 3:

»Heimliche« Flugzeugbeschädigungen

Durch gering qualifiziertes Personal in der Abfertigung besteht die Gefahr, dass Flugzeugbeschädigungen als solche gar nicht beurteilt werden. Ein Beispiel: Es kommt zu einer »kleinen Kollision« des Abfertigungsgeräts 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 den Erfordernissen der Luftsicherheit.

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 Mitarbeiter 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 (zum Beispiel DGUV-Verordnungen

und -Regeln, Betriebssicherheitsverordnung). 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.

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 einzu-



setzen. 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 beziehungsweise 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 sollen die Gerätesicherheit deutlich erhöht sowie 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.

6. Das »Münchner Modell« – ein arbeitspolitischer Meilenstein

Die existierenden Sicherheitslücken und Risiken im Bodenverkehrsdienst an 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.

/ Gemeinsame und verbindliche Sicherheitsstandards schaffen

Dr. Michael Kerkloh, Vorsitzender der Geschäftsführung
und Arbeitsdirektor der Flughafen München GmbH

Der Münchner Flughafen ist der einzige Fünf-Sterne-Flughafen Europas. Darauf sind wir sehr stolz. Die Auszeichnung bezieht sich zunächst auf die Kernqualitäten des Flughafens: schnelle Prozesse, die Passagiere sollen zufrieden sein und die Gebäude in Ordnung. Unsere Kunden müssen also gut finden, was wir machen. Aber in unseren Unternehmensgenen interpretieren wir die fünf Sterne schon sehr viel weiter: Wir wollen uns diese Auszeichnung in all den Sphären, in denen wir Einfluss haben, verdienen. Beispielsweise auch durch unsere Beziehung zur Nachbarschaft, zur Politik, zu den Medien und vor allem auch als vorbildlicher Arbeitgeber. Das sind die Leitidee und der Kontext, in dem wir uns hier bewegen. Weil wir als Flughafenbetreiber auch operativ im Bodenverkehrsdienst tätig sind, kennen wir uns sowohl als Betreiber als auch als Anbieter von Leistungen ziemlich gut aus.

Der Bodenverkehrsdienst gehört mit zu den wesentlichen Kernelementen eines Fünf-Sterne-Flughafens: Auch die Abfertigung muss hier besonders gut laufen. Fast alle deutschen Flughäfen haben eigene Bodenverkehrsdienste in mehr oder weniger großem Umfang in ihrem Portfolio. Es ist ein wichtiger Bestandteil unserer Arbeit als Flughafenbetreiber. Und als Flughafenbetreiber müssen wir auch beim Thema Wettbewerb im Bodenverkehrsdienst ein gewichtiges Wort mitreden.

Nur hohe Qualität kann das nötige Sicherheitsniveau gewährleisten

Wie sollen die Qualität und das Niveau von unseren Flughäfen eigentlich aussehen? Seit 20 Jahren sind wir mit dem Thema »Wettbewerb und EU« auf den unterschiedlichsten Ebenen befasst. Wir stellen uns nicht gegen das Wettbewerbsprinzip, weil es tatsächlich helfen kann, Qualität und Prozesse zu verbessern. Aber es verursacht natürlich auch einen Kostendruck und darunter dürfen Qualifizierung, Gesundheitsschutz und Arbeitsschutz nicht leiden. Denn nur durch hohe Qualität kann das nötige hohe Sicherheitsniveau auf Flughäfen gewährleistet werden. Man kann also verstehen, dass Tarifverträge diesen Zusammenhang auch einigermaßen abbilden sollten. Auf der anderen Seite müssen sie wettbewerbsfähig sein. Das ist die große Herausforderung.

Hohe Standards sind bei uns als Anbieter von Bodenverkehrsdiensten selbstverständlich, aber nicht zwingend bei der Konkurrenz. Als Flughafenbetreiber tragen wir jedoch eine große Verantwortung für alle Beschäftigten, Passagiere und Unternehmen auf dem gesamten Campus. Wir müssen die nötigen hohen Ansprüche an die Qualität und Sicherheit der Arbeit gegenüber allen Prozessbeteiligten sicherstellen.

Für uns heißt Wettbewerb deshalb eine ständige Verbesserung von Qualität und Prozessen. In München hat das bedeutet, dass wir unsere Bodenverkehrsdienste in eine eigene Gesellschaft gegeben haben. Das war ein schwieriger Prozess, weil damit auch tarifliche Fragen verbunden waren, aber wir haben nach langem Ringen einen sehr guten Kompromiss gefunden. Im Moment sind wir sehr stolz darauf, dass wir nicht nur profitable Bodenverkehrsdienste haben, sondern diese qualitativ auch sehr erfolgreich arbeiten: Wir werden von unseren Kunden, den Airlines, dafür extrem gelobt. Das hat sogar dazu geführt, dass Airlines uns fragen, ob wir diese Leistungen nicht auch an anderen Flughäfen anbieten können. Das passiert alles nach einer Restrukturierung, die auch für unsere Belegschaft nicht ganz einfach war. Darauf sind wir sehr stolz.

Bodenverkehrsdienste sind enorm anstrengende Jobs und die Kolleginnen und Kollegen sind hier sehr lange in diesen Tätigkeiten beschäftigt. Daraus erwächst eine Verpflichtung. Bei FMG und AeroGround lautet der Anspruch: Wer bei uns anfängt, kann bei uns auch aufhören und zwar dann, wenn er oder sie in Rente geht. Das erfordert bestimmte Herangehensweisen an die Art und Weise, wie wir diese Jobs gestalten und wie wir uns um die Kollegen und Kolleginnen kümmern, damit langfristige körperliche und gesundheitliche Beeinträchtigungen vermieden werden. Das ist ein schmaler Grat zwischen den Sozialstandards, die wir hier anbieten wollen, und dem Wettbewerb.

Einheitliche Wettbewerbsbedingungen am gesamten Flughafen

Zu unserer Philosophie als Flughafenbetreiber gehört, dass wir Wettbewerb mit starken und nicht mit schwachen Partnern wollen. Wir wollen starke Partner, die in der Regel auch etwas größer sind als wir, in die Gestaltung mit einbeziehen,



wo immer es möglich ist: zum Beispiel in die Art und Weise, wie wir unser hohes Qualitätsniveau definieren und erreichen wollen. Idealerweise würden wir uns gemeinsam darauf verpflichten, diesen hohen Anspruch bei allen Beteiligten zu verankern. Das geht aber nicht immer nur mit freiwilligen Vereinbarungen. Für dieses Ziel ist es nützlich und sinnvoll, wenn alle Partner ein Grundverständnis darüber besitzen, wo das Mindestniveau liegen muss und wie die gemeinsamen und verbindlichen Sicherheitsstandards deshalb aussehen sollten.

Diese Standards müssen vorgegeben und eingefordert werden. Und sie müssen von allen beteiligten Unternehmen im Bodenverkehrsdienst umgesetzt und ausgeführt werden. Damit alle Beschäftigten unter anderem eine ordentliche Qualifizierung erhalten sowie die regelmäßige Durchführung von Unterweisungen, Gefährdungsbeurteilungen und arbeitsmedizinischen Eignungsuntersuchungen gewährleistet ist. Diese Standards stellen für uns eine *Conditio sine qua non* dar, um das gewünschte Qualitätsniveau für sichere Arbeitsbedingungen zu erhalten. Als Flughafenbetreiber geht es uns darum, dass der Gesamteindruck des Flughafens auf diesem hohen Niveau von allen Beteiligten eingehalten wird. Für den Endverbraucher, also für unsere Kunden, kommt es am Ende nur darauf an, dass sich unsere Bodenverkehrsdienst-Tochter AeroGround oder ein anderer Abfertigungsdienstleister auch wirklich an die Standards hält oder eben nicht. Denn wenn etwas nicht funktioniert, fällt das auf alle Beteiligten am Flughafen zurück. Und genau das wollen wir als Flughafenbetreiber unter keinen Umständen.

Das Engagement der Sozialpartner

Wir haben als Sozialpartner deshalb für die aktuelle Lizenzvergabe ein BVD-Pflichtenheft entwickelt, in dem wir Standards mit entsprechenden Sanktionsmöglichkeiten vorsehen; zum Beispiel Vorfeldführerscheinenzug, Flughafenaus-

weissperre oder Meldungen ans Gewerbeaufsichtsamt bei Nichteinhaltung der Anforderungen des BVD-Pflichtenhefts. Solche Sanktionen greifen dann, wenn Fristen zur Nachweispflicht nicht eingehalten werden. Hinter dem »Münchener Modell« steht die Idee, dass wir für alle Beteiligten einheitliche und verbindliche Wettbewerbsbedingungen schaffen und darauf achten, dass sie eingehalten werden. Am Ende wollen wir einen Wettbewerb um gute, sehr gute und herausragende Prozesse.

Letztlich sollen die Luftverkehrsgesellschaften, die die Leistungen der Anbieter von Bodenverkehrsdiensten kaufen, ein Top-Produkt erhalten, das in einem guten Preis-Leistungs-Verhältnis steht: Das gab es zuvor nicht und es ist bisher einmalig in Deutschland. Natürlich ist das ein komplexer Prozess, weil unterschiedlichste Beteiligte einbezogen werden müssen. Wenn man so ein Projekt startet, kriegt man ja immer gleich den Vorwurf »Aha, jetzt findet hier irgend so ein Kartell statt«, als ob man den Wettbewerb draußen halten wollte. Um es klar zu sagen: Das ist keinesfalls beabsichtigt. Aber: Als Großorganisation müssen wir daran arbeiten, dass all diejenigen, die ja am Ende von einem Flughafen profitieren – und das sind sehr viele Dienstleister, die hier ihre Geschäftsfelder finden – in dem Konsens, dass wir alle Teil dieses Flughafens sind – ihren Beitrag leisten. Darauf müssen wir achten: Denn der wirklich sehr gute Ruf des Flughafens München muss jeden Tag wieder neu erarbeitet werden.

Deshalb sind die Bodenverkehrsdienste ein Kernelement für unseren 5-Star-Airport. Wir wollen ein hohes Niveau unserer Bodenabfertigung – auch bei unseren Wettbewerbern. Meine Vision für die Zukunft: Ein Flugzeug in Athen sollte nach den gleichen Vorgaben wie hier in München abgefertigt werden.

/Sicherheit braucht Regeln

Ralf Krüger, Mitglied des Gemeinschaftsbetriebsrats
der Flughafen München GmbH und der AeroGround

Unser Thema beginnt mit der EU-Richtlinie zur Marktöffnung der Bodenverkehrsdienste aus dem Jahr 1996. Zeitgleich fand von Anfang bis Ende der 1990er Jahre eine Vollprivatisierung ehemaliger staatlicher Airlines wie der Lufthansa statt. Diese Maßnahmen hatten große Auswirkungen auf den Luftverkehrsmarkt. Sie haben einen massiven Druck auf die Anbieter erzeugt, auch auf die Flughäfen und erst recht auf die Dienstleister. Die Richtlinie 96/67/EG über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft formuliert vier Ziele: die Weiterentwicklung des Binnenmarkts, wirtschaftlichen und sozialen Fortschritt, Kostensenkungen für Fluggesellschaften und die Verbesserung der Qualität der Dienstleistungen. Und sie hat genau in die falsche Richtung geführt: Betrachten wir heute die Folgen, muss man allein schon beim Punkt »sozialer Fortschritt« ein erstes großes Fragezeichen setzen.

Es gab keinen Wettbewerb um Qualität

Sehen wir uns die Punkte »Kostensenkungen für Fluggesellschaften und Verbesserung der Qualität der Dienstleistungen« einmal genauer an: Wann kann ein echter Qualitätswettbewerb entstehen? Wie verbessere ich die Qualität von Dienstleistungen? Doch sicher nicht unter den Bedingungen von Kostendruck. Das mag funktionieren, wenn es ein Level-Playing-Field gibt, also gleiche (Start-)Bedingungen für alle Anbieter. Das bedeutet: In einem Markt wie den Bodenverkehrsdiensten mit rund 80 Prozent Personalkostenanteil müsste beispielsweise ein Branchentarifvertrag bestehen, der alle bindet - auch diejenigen, die als Unternehmen neu hinzukommen. Anders, und so haben wir es erlebt, kann es keinen Qualitätswettbewerb geben: Der Aspekt der Qualität wird notwendigerweise hinter dem Aspekt der Kosten verschwinden! Heute haben wir Anbieter mit völlig unterschiedlichen Regularien. Anbieter ohne erfahrenes Personal mit unterschiedlichen Qualifizierungs- und Arbeitsschutzstandards. All diese Effekte führen dazu, dass kein wirklicher Wettbewerb um Qualität stattfinden kann, weil es keine Basis dafür gibt.

Die Nullfehlertoleranz war in Gefahr

Kostensenkung war eines der ausdrücklichen Ziele der EU-Richtlinie: Der Markt sollte geöffnet werden, um die Kosten für Fluggesellschaften zu senken. Und das findet an ver-

schiedenen Stellen statt. Aber in den Bodenverkehrsdiensten beträgt der Personalkostenanteil ungefähr 80 Prozent. Wo entsteht also der Hauptdruck? Kann ich ein Förderband billiger kaufen, nur weil der Markt geöffnet ist? Wahrscheinlich nicht. Den Hauptdruck kriegt das Personal ab. Das äußert sich unter anderem an abgesenkten Lohnniveaus: allein um bis zu 20 Prozent seit der Marktöffnung bei den Alt-Beschäftigten durch ausgebliebene Lohnerhöhungen und Kürzungen. Da können sich alle vorstellen, was bei den Neu-Beschäftigten, die tiefer einsteigen, seit 2000 passiert ist. Dabei waren Mitarbeiter im Bodenverkehrsdienst noch nie Großverdiener. Dieser Kostendruck wirkt sich aber auch auf die Personalmengen aus, was zu einer massiven Arbeitsverdichtung geführt hat. Weniger Arbeiter machen mehr Arbeit. Selbstverständlich sind auch die Kosten für Aus- und Weiterbildung permanent unter Druck, was schon für sich genommen sicher nicht zu einer besseren Qualität im Luftverkehr führt. Das sind nur einige der unmittelbaren Folgewirkungen der EU-Richtlinie und der damit erzwungenen Marktöffnung.

Das hat es nicht einfacher gemacht, die im Luftverkehr unabdingbare »Nullfehlertoleranz« im Bodenverkehrsdienst durchzuhalten. In der Bodenabfertigungsdienstverordnung (BADV), der Umsetzung der EU-Richtlinie in Deutschland, steht der Satz: Dienstleister und Selbstabfertiger bilden ihre Mitarbeiter auch mindestens in dem Rahmen aus und fort, wie vom jeweiligen Flugplatzunternehmen seinen Mitarbeitern bei entsprechenden Tätigkeiten vorgegeben wird (Anlage 3 der BADV). Das kann jeder nachlesen. Passiert ist aber nichts, weil es eine abstrakte Vorschrift ist.

Unsere Idee: Konkretisierung der Arbeitsschutz- und Qualifizierungsanforderungen

Genau an diesem Punkt hat unsere Idee angesetzt: Wir schreiben die Qualifikationsstandards einfach auf und wir benennen die Themen und Inhalte, mit denen wir unsere Bodenverkehrsdienstbeschäftigten schulen. Damit wird es plötzlich konkret, damit wird es plötzlich überprüfbar. So haben wir es auch gemacht mit den Regeln und Bestimmungen für den Arbeits- und Gesundheitsschutz. Diese Standards sind nun Grundlage der neuen Lizenzvergabe und müssen in Zukunft von allen Anbietern verbindlich eingehalten werden. Mit unse-

rem »Münchener Modell« haben wir endlich einen Lösungsansatz gefunden: Mithilfe von Vorgaben aus den Themen Arbeits- und Gesundheitsschutz sowie Qualifikationen können wir bestehende Niveaus sichern und wo möglich wieder verbessern.

Unser Anknüpfungspunkt: das europäische Wettbewerbs- und Vergaberecht

Warum haben wir uns auf diese Themenfelder konzentriert? Weil es genau hierfür analog zum Wettbewerbs- und Vergaberecht europäische Vorgaben gibt. Diese sind genauso zu beachten wie wettbewerbsrechtliche Vorgaben. Denn die juristische Logik gebietet: Wettbewerb muss auf Basis der rechtlichen Vorgaben von Arbeitsschutz- und Gesundheitsschutz und der ausdrücklichen Vorgabe zur Qualifikation stattfinden. Deshalb hat das »Münchener Modell« zur Gestaltung der Lizenzvergabe Arbeitsschutzstandards definiert und ausdrücklich zur Grundlage der Tätigkeit eines Drittanfertigers gemacht, aber auch das geforderte Qualifikationsniveau der Beschäftigten benannt und zur verbindlichen Grundlage für die Arbeit im Bodenverkehrsdienst gemacht.

Sicherheit braucht Regeln: das »Münchener Modell«

Das »Münchener Modell« ist aus den Auseinandersetzungen um die Leiharbeit entstanden. Und vor allem aus Sorge um

die Gefahr für die Gesundheit und Sicherheit der Beschäftigten und damit auch der Passagiere und Kunden am Flughafen. Kein Mensch will Leiharbeiter sein. Schon gleich gar nicht im Bodenverkehrsdienst, wo man alles andere als sein Geld geschenkt bekommt. Die betroffenen Kollegen hoffen natürlich darauf, möglichst schnell übernommen zu werden und einen ordentlichen, einen festen Arbeitsplatz zu bekommen. Das Gleiche gilt im Übrigen für befristet Beschäftigte. Die Tätigkeiten im Bodenverkehrsdienst sind sicherheitsrelevant: Bereits kleinste Unfälle bei der Abfertigung müssen deshalb gemeldet werden. Die Leiharbeiter und befristet Beschäftigten kommen damit zwangsläufig und automatisch in einen gefährlichen Zwiespalt: Sollen sie melden, wenn sie etwas falsch gemacht haben? Zum Beispiel einen leichten Kratzer im Flieger (man weiß ja nicht, wie es dahinter aussieht). Oder gehen sie, wenn sie es melden und verantwortungsbewusst handeln, das Risiko ein, keinen unbefristeten Arbeitsvertrag zu erhalten und ihren Job zu verlieren? Leiharbeit produziert also an einem Risikoarbeitsplatz einen Interessenkonflikt zwischen persönlicher und allgemeiner Sicherheit. An diesem Beispiel wird sehr deutlich, dass wir uns mit den Folgewirkungen von Personalpolitiken, die aus diesem Wettbewerb resultieren, auseinandersetzen müssen, wenn wir einen sicheren Luftverkehr wollen.



/ Die arbeitswissenschaftliche Entwicklung des »Münchener Modells«

Tatjana Fuchs, Gesellschaft für Gute Arbeit München mbh (GFGA)

Das »Münchener 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 an¹. 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.

1. Ausgangspunkte: Bodenabfertigungsdienstverordnung und Arbeitsschutzrecht

Ein wichtiger Bezugspunkt für die Entwicklung des »Münchener 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 und so weiter. [siehe Kasten].

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, dass Mängel im Personalkonzept, etwa im Bereich der Qualifikation oder zum Beispiel beim Einsatz der Beschäftigten zu erheblichen Sicherheitsdefiziten führen können, wenn zum Beispiel Arbeitsmittel nicht ordnungsgemäß verwendet werden, die Ladungssicherung missachtet wird, die Koordination der unterschiedlichen Dienstleister am Flugzeug nicht ordnungsgemäß erfolgt und so weiter. 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 Flughafenunter-

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 Arbeitssicherheitsgesetz, das Arbeitszeitgesetz, das Jugendarbeitsschutzgesetz, die Arbeitsstättenverordnung, die Gefahrstoffverordnung und die Unfallverhütungsvorschriften [...]**

nehmen 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 aufgeführt:

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 Prozesstandards]

Die Gefährdungsbeurteilung hat grundsätzlich vor der ersten Arbeitsaufnahme zu erfolgen und ist im Anschluss mindestens alle zwei 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 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 drei 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 Wegfahrsperr« 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 einen 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, Sicherheits-

einweisung, 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
- Bewegungen 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 -Erweiterun-

gen 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 zehn 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 begründe-

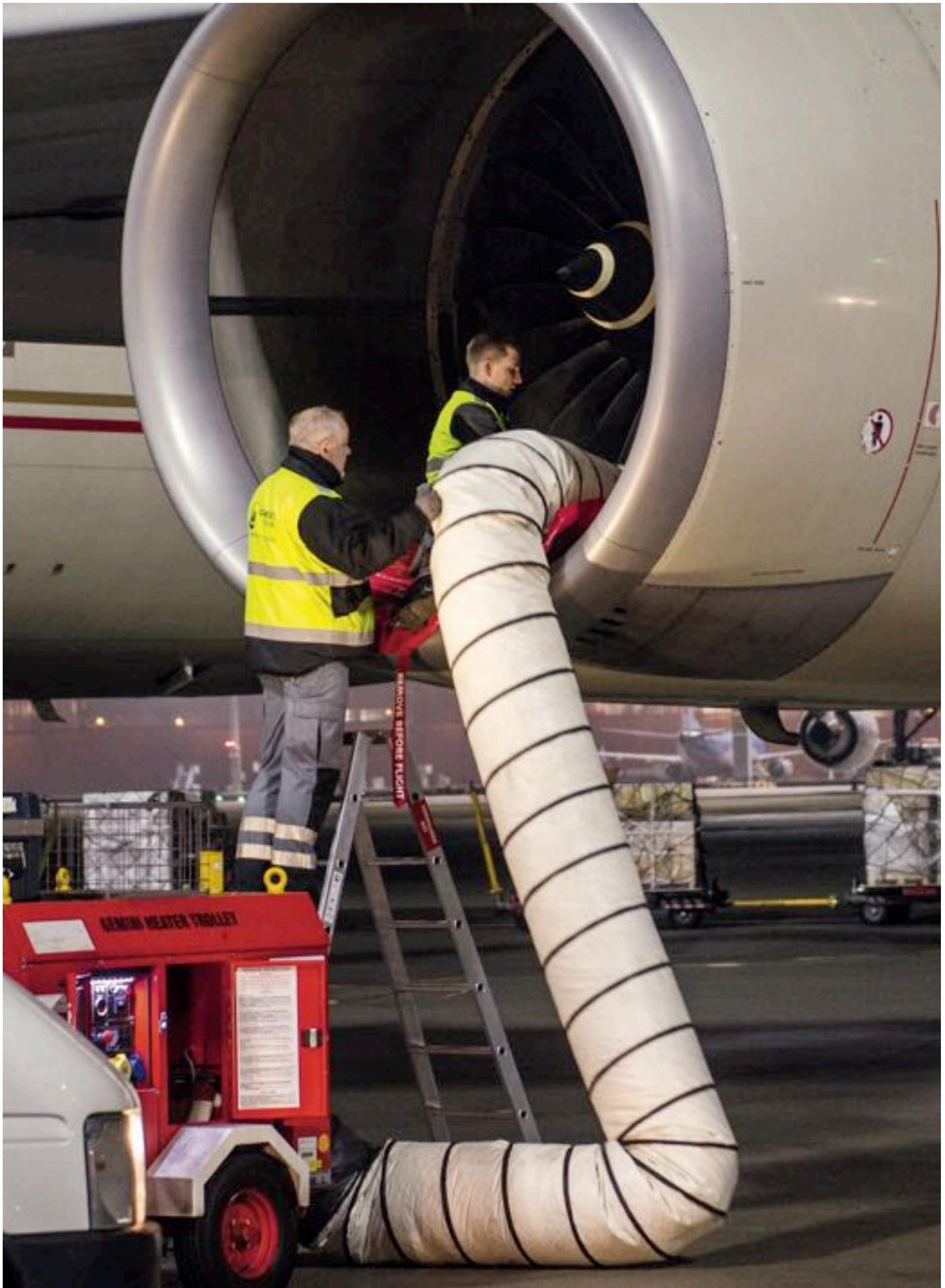
ter Verdacht besteht, dass die eingesetzten Personen, nicht über die erforderliche Qualifikationen verfügen und dadurch die Sicherheit gefährdet wird. Diese Verdachtsmomente sind zuvor ausführlich zu begründen.

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 »Kordinator« 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 Flughafenbetreiber die Einhaltung der Anforderungen von BADV und Pflichtenheft fordert und in Zukunft regelmäßig prüfen will, hat bisher bei der Lizenzvergabe von Bodenverkehrsdiensten gefehlt.

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.

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

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

/Ein Projekt mit Vorbildcharakter für alle Flughäfen

Qualität der Arbeit als Grundlage für mehr Sicherheit im Luftverkehr

Der Münchner Flughafen schreibt seit Jahrzehnten eine Erfolgsgeschichte nach der anderen. Er leistet heute einen herausragenden Beitrag zum Erfolg des Standorts Bayern. Einen großen Anteil daran haben die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen. Gerade auch die, die für die effektive Abwicklung der Bodenverkehrsdienstleistungen am Flughafen zuständig sind. Die fachliche Kompetenz sowie das sichere und reibungslose Funktionieren ihrer Arbeit sind dafür von entscheidender Bedeutung: Das haben die Kollegen anschaulich und eindrucksvoll in dem Film über die Arbeit des Bodenverkehrsdienstes und das »Münchner Modell« für einheitliche Standards im Arbeits- und Gesundheitsschutz demonstriert und unter Beweis gestellt.

Die EU-Liberalisierung – ein Blick zurück

Bereits vor 20 Jahren hat der Wirtschafts- und Verkehrsausschuss im Bayerischen Landtag darüber diskutiert, wie die damalige EU-Richtlinie zur Liberalisierung des Wettbewerbs umgesetzt werden soll. Denn Wettbewerb bedeutet Kostensenkung. Und Kostensenkung geht natürlich bei einem so personalintensiven Betrieb wie dem Bodenverkehrsdienst zu Lasten der Beschäftigten. Das ist immer die große Gefahr. Wir haben versucht, einen gangbaren Weg für diese Gratwanderung zu finden: Auf der einen Seite wollten wir Fliegen günstiger machen. Wir wollten dem Mobilitätsbedürfnis der Menschen auch im Bereich Fliegen zur Geltung verhelfen und wussten auf der anderen Seite, dass wir es mit einem höchst sicherheitssensiblen Bereich zu tun haben. Deshalb mussten wir auf gute Qualität achten, da wir dafür hervorragend qualifizierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter brauchen. Am Ende sollte auf keinen Fall irgendein Billig-Wettbewerb herauskommen, der den Arbeitsschutz nicht mehr entsprechend berücksichtigt. Deshalb ist es uns wichtig gewesen, dass wir nicht eine unbestimmte Anzahl von Wettbewerbern zugelassen haben, sondern nur so viele, wie die Richtlinie mindestens fordert, nämlich zwei Anbieter.

Wir haben damals aus gutem Grund die Zahl der Dienstleister entsprechend begrenzt wegen Sicherheits- und Kapazitätsfragen. Die Flughäfen München und Nürnberg haben davon mit Recht und mit guten Gründen Gebrauch gemacht.

Das »Münchner Modell« – ein Blick nach vorn

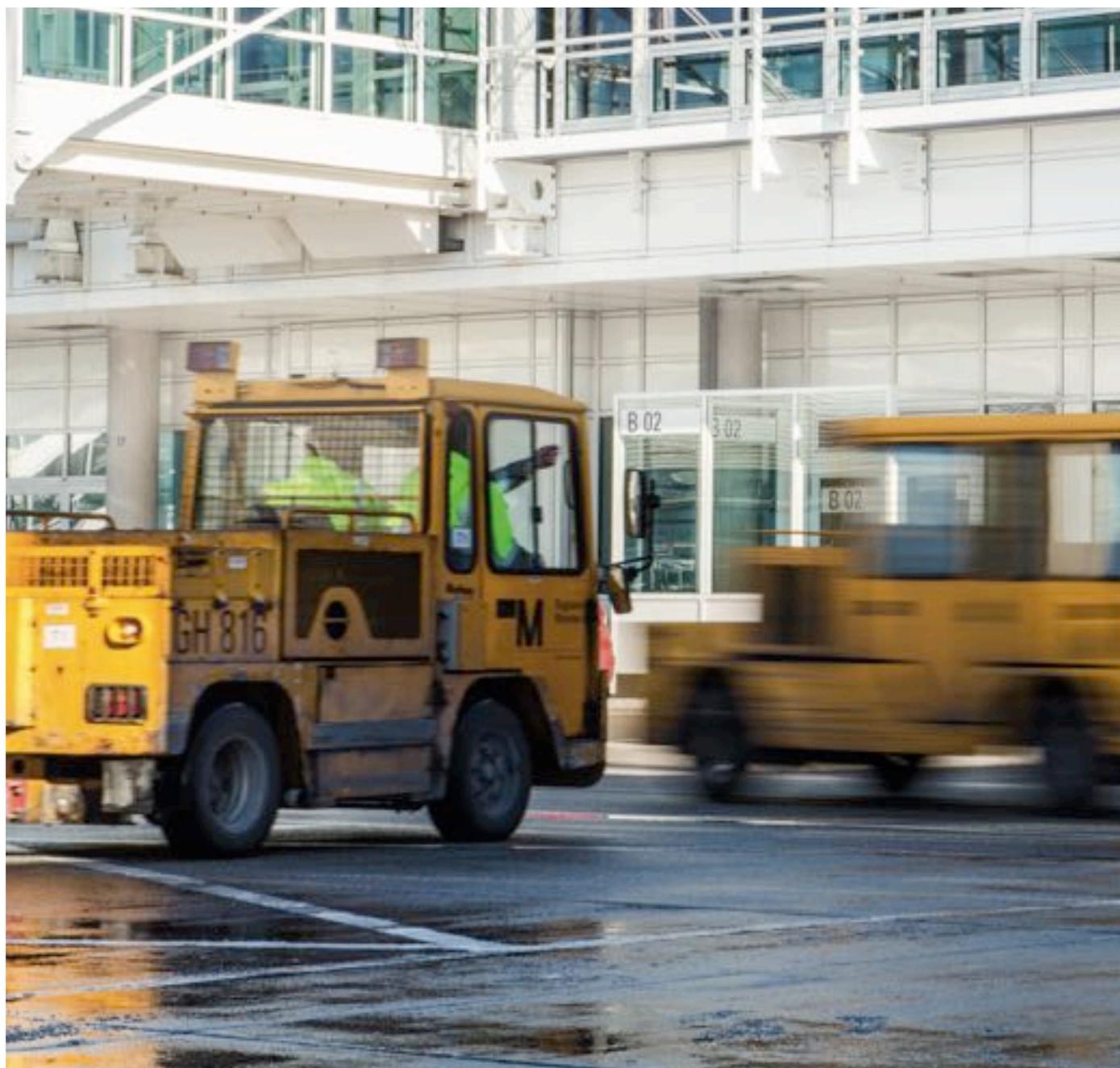
Jetzt bietet uns das neue »Münchner Modell« für einheitliche und verbindliche Standards für alle Bodenverkehrsdienste einen hervorragenden Ansatz, um die Gesundheit und Sicherheit von Beschäftigten und damit auch von Passagieren und Kunden in Zukunft noch weiter zu verbessern. Ein Projekt mit Vorbildcharakter für alle Flughäfen.

Wir wissen aber, dass die EU immer wieder über weitere Liberalisierungsregelungen nachdenkt. Wettbewerb ist gut, aber in so einem sensiblen Bereich wie dem Luftverkehr muss man an die Sicherheit der Fluggäste und an die Beschäftigten denken, die von ihrer Arbeit leben können müssen. Deswegen wäre ein reiner Preiswettbewerb, auch in anderen weniger sicherheitsrelevanten Bereichen, aus meiner Sicht her nicht zu begrüßen oder anzustreben. Aus diesem Grund sollten wir in Zukunft aufmerksam darauf achten, was die EU plant. Denn die EU-Kommission sagt, es sei bisher keine wirkliche Liberalisierung der Bodenabfertigungsdienste eingetreten. Nach ihrer Vorstellung sollen noch mehr Drittabfertiger an den Flughäfen zugelassen und der Marktzugang zu den Bodenverkehrsdiensten für Selbstabfertiger völlig freigegeben werden. Ich bin entschieden anderer Meinung. Warum?

Fliegen muss überall sicher sein

Die Damen und Herren der EU-Kommission fliegen doch eigentlich auch und zwar sehr viel. Von daher müssten sie selbst das allergrößte Interesse daran haben, dass Fliegen überall in Europa und weltweit so sicher wie möglich ist. Im Übrigen kann ich mich nicht damit zufrieden geben, dass das Fliegen nur in München sicher ist: Denn wenn ich in München starte, muss ich ja woanders landen. Und wenn ich in München landen möchte, muss ich zuvor woanders starten. Deshalb sollte das »Münchner Modell« Schule machen und zum Vorbild für alle anderen Flughäfen werden.

Denn von negativen Regeländerungen bei den Bodenverkehrsdiensten wäre neben den Sicherheits- und Qualitätsaspekten ein großer Teil der Mitarbeiter am Flughafen betroffen. Eine noch weitergehende Liberalisierung des Bodenabfertigungsmarktes mit seinem hohen Personalkostenanteil an den gesamten Abfertigungskosten würde



zu einer erneuten Absenkung des Lohnniveaus und der sozialen Standards führen. Das ist von der CSU-Landtagsfraktion nicht gewünscht. Die bayerische Staatsregierung hat daher aus fachlicher Sicht weitere Liberalisierungspläne abgelehnt. Denn wir sehen mit der derzeit gültigen Bodenverkehrsdienststrichtlinie die behutsame Öffnung des Marktes für die Bodenabfertigung ausreichend erfolgt. Bevor man etwas ändert, sollte man sich in der Politik immer überlegen, ob sich das Bisherige bewährt hat. Und das ist hier der Fall.

Natürlich sollten wir alle überlegen, wie man die Bodenverkehrsdienste noch weiter verbessern, noch sicherer für Beschäftigte und Passagiere machen kann. Aber keinesfalls wollen wir eine völlige Öffnung des Bodenverkehrsdienstmarktes – allein schon wegen der negativen Auswirkun-

gen auf die Betriebssicherheit unserer Flughäfen und auf die soziale Absicherung der Mitarbeiter der Bodenverkehrsdienste, die so vieles leisten. Denn wir sehen die Gefahr, dass ansonsten Billiganbieter auf den Markt für Bodenverkehrsdienste drängen und damit die hohe Qualität bedroht wäre, auf die wir gerade in München so stolz sind.

Deshalb wollen wir dafür sorgen, dass das Fliegen auch in Zukunft sicher bleibt in München. Das »Münchner Modell« kann darüber hinaus einen bedeutenden Beitrag dafür leisten, dass an allen anderen Flughäfen ebenfalls ein sicheres Fliegen möglich ist. Denn sonst wäre nur noch ein Rundflug von und nach München möglich. Und eigentlich wollen wir doch alle sicher von A nach B fliegen und zurückkommen!

/Besser statt billiger

Koordination und Standards für einen fairen und wirtschaftlichen Wettbewerb

Flughäfen sind zentrale Knotenpunkte moderner Mobilität – sie sichern Arbeit, Wirtschaft und Versorgung für ganze Regionen. Sie sind Tore zur Welt: Deutsche Flughäfen können dabei eine beeindruckende Leistungsbilanz aufweisen: So starteten im letzten Jahr 800.000 internationale Flüge ab Deutschland. Mehr als 250 Airlines brachten 220.000 Millionen Privat- und Geschäftsreisende sicher zu ihren Zielen in der ganzen Welt. Auch für die Exportwirtschaft sind Flughäfen von höchster Bedeutung: So wurden 2016 circa 4,5 Millionen Tonnen Luftfracht umgeschlagen. Dies zeigt die ökonomische Bedeutung der Branche. Je vernetzter die Weltbevölkerung arbeitet, lebt und wirtschaftet, umso wichtiger werden Flughäfen. Viele von Ihnen können sich vermutlich noch an den Ausbruch des isländischen Vulkans 2010 erinnern, der den Flugverkehr für Tage lahmgelegt hat – und mit ihm ganze Lieferketten für Monate gestört hat. München und die gesamte Metropolregion sind heute nicht mehr vorstellbar ohne funktionierenden und reibungslosen Flugbetrieb.

Auch aus diesem Grund stieß die Projektidee, den Flughafen München mit in das INQA-Demografie- und Tarifprojekt aufzunehmen, beim Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) sofort auf hohes Interesse, und wir haben dieses gerne unterstützt. Die Gesellschaft für Gute Arbeit und Frau Fuchs, die das BMAS mit der Projektleitung und -durchführung betraute, konnte auf dieser Grundlage ihr Vorhaben mit arbeitswissenschaftlicher Expertise begleiten. Dies zeigt klar: Die Projektförderung der Initiative Neue Qualität der Arbeit (INQA) wirkt. Sie ist ein wichtiger Beitrag für mehr »gute und gesunde Arbeit« und ein wichtiges Element zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit.

Gemeinsam für einen guten Arbeits- und Gesundheitsschutz

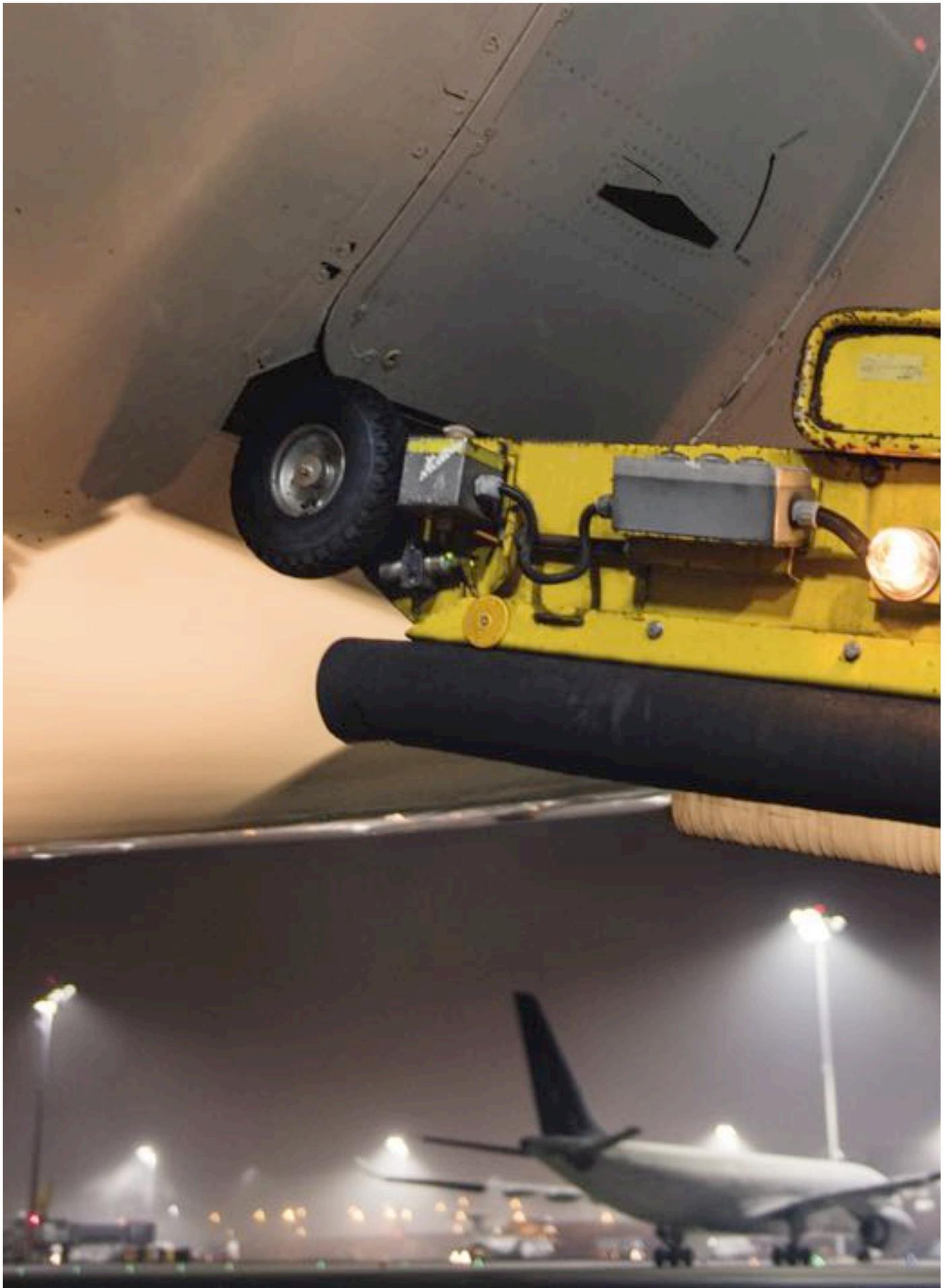
Als BMAS sind wir der Meinung, dass das »Münchner Modell« eine vorbildliche Wirkung haben könnte: Der Gedanke, die Sozialpartner am Flughafen bei der Erarbeitung von Standards für einen guten Arbeits- und Gesundheitsschutz, für Sicherheit, Qualifikation und für Koordination zu unterstützen, ist zielführend – und zwar über den Bereich der betrieblichen Arbeitssicherheit hinaus. Ein kurzer Blick in die tägliche Arbeit des Bodenverkehrsdienstes zeigt warum: Hier am Flughafen in München arbeiten rund 2800 Beschäftigte

Tag und Nacht bei jeder Witterung daran, dass an hochfrequentierten Tagen im 40-Sekunden-Takt Flieger starten und landen können. Die Beschäftigten des Bodenverkehrsdienstes müssen dazu in kürzester Zeit ausladen, reinigen, warten, betanken und den Flieger wieder neu beladen. Das alles unter enormen Zeitdruck. In sicherheitsrelevanten Bereichen und teilweise bei hohen körperlichen Belastungen sowie im Umgang mit zum Teil hochexplosiven Risikostoffen.

Flughäfen sind insgesamt komplexe Arbeitssysteme. Das Sicherheitsniveau dieses Arbeitssystems beeinflusst das Wohlbefinden und die Sicherheit der Menschen am Boden und in der Luft. Und meist entscheidet die schwächste Stelle darüber, wie viel Sicherheit geschaffen wird – oder verloren geht. Natürlich sieht das BMAS auch die Zwänge, mit denen heute Airlines aber vor allem auch internationale Flughäfen konfrontiert sind. Flughäfen existieren nicht im luftleeren Raum, sondern stehen miteinander im Wettbewerb, und das national wie international. Das ist auch nicht zwingend schlecht, im Gegenteil: Wer freut sich nicht, dass es normalverdienenden Menschen und Familien mittlerweile möglich ist, auch Fernreisen zu unternehmen? Früher war das für viele unbezahlbar. Preispolitik muss aber aus Sicht des BMAS da ihre untere Grenze haben, wo Sie gesunde und sichere Arbeitsbedingungen als auch existenzsichernde Einkommen gefährdet. Normalerweise sorgen Tarifverträge und das Handeln der Sozialpartner genau dafür, dass es sichere Einkommen und gute Arbeitsbedingungen gibt. Vor allem im Hinblick auf die Arbeitsbedingungen handeln die Tarifpartner heute immer häufiger auch ganz konkrete Mindeststandards für Arbeitsmittel, für Gesundheitsschutz und zur Förderung der Gesundheit aus. Das ist gut so. Der Gesetzgeber kann nur einen Rechtsrahmen setzen, und es ist wichtig, dass dieser Rahmen für die Branche »gelebt« wird. Denn eins ist sicher: Sicherheit an einem Flughafen entsteht nur dort, wo sich wirklich alle an dieselben Standards und Regeln halten.

Das »Münchner Modell« ist innovativ und zukunftsweisend

Die besonderen Bedingungen am Flughafen München haben es leider nicht erlaubt, dass der ursprünglich erwogene Weg über einen Tarifvertrag »Arbeits- und Gesundheitsschutz und Qualifikation« voranzuschreiten, gemeinsam umgesetzt





werden konnte. Deswegen war der neue Weg, den die Sozialpartner gemeinsam mit den Behörden gegangen sind, die Empfehlungen für sichere Arbeit in den Vergabeverträgen zu verankern, völlig richtig und ausgesprochen innovativ.

Im Sinne eines nachhaltigen und fairen Wettbewerbs um Wirtschaftlichkeit und das qualitativ Bessere ist das »Münchener Modell« heute zukunftsweisend. Die Empfehlung zeigt vorbildlich, wie die Kooperationsverpflichtung im Arbeits- und Gesundheitsschutz umgesetzt werden kann. Denn: Um Sicherheit und Gesundheit präventiv zu schützen, müssen Unternehmen, die in einem Arbeitsbereich zusammenarbeiten, gemeinsame Standards entwickeln, sich koordinieren und kooperieren.

Mit der Verankerung von Arbeitsschutz- und Qualifikationsvorgaben im Rahmen der neuen Lizenzvergabe für Boden-

verkehrsdienstleistungen haben die Sozialpartner aus Sicht des BMAS bereits einen großen Schritt gemacht, um die Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten im Bodenverkehrsdienst zu verbessern und nicht zuletzt auch zur Verbesserung der Flughafensicherheit beizutragen. Hierbei konnte das BMAS über die Projektförderung der Initiative Neue Qualität der Arbeit [INQA] einen wichtigen Beitrag leisten.

Dass die Sozialpartner am Münchener Flughafen dafür eintraten, Standards gesunder und sicherer Arbeit zu ermitteln und im Pflichtenheft der Lizenzvergabe für Bodenverkehrsdienstleistungen zu verankern, ist ein guter und sehr innovativer Weg. Er setzt darauf, dass sich die Sozialpartner vor Ort auf einen Standard einigen, der nicht unterschritten werden soll – aber überschritten werden darf. Das ist mit dem »Münchener Modell« am Flughafen gelungen und stellt ein bemerkens-



wertes Sozialpartnerprojekt dar, das wir sehr gerne unterstützt haben und weiter begleiten möchten.

Bei aller Zuversicht und dem Lob für die erfolgreiche gemeinsame Arbeit stellen sich noch Aufgaben für die Zukunft: Eine wichtige Frage wird zum Beispiel sein, mit welchem Mechanismus die Einhaltung der verabredeten Standards überprüft werden kann. Vor dieser Herausforderung steht stets auch der Gesetzgeber: Ein noch so sinnvolles und gutes Gesetz bleibt Papier, wenn seine Anwendung nicht kontrolliert wird. Es mangelt oft an der Umsetzung, nicht an der »Regel«. Bei Tarifverträgen achten im Regelfall die Sozialpartner auf wechselseitige Einhaltung. Auch beim »Münchner Modell« wird die weitere Zusammenarbeit der Sozialpartner gemeinsam mit dem Luftamt maßgeblich für die Absicherung des Erfolgs in der Zukunft sein. Daran müssen Sie gemeinsam arbeiten.

Für einen fairen Wettbewerb: »besser statt billiger«

Für ihr starkes Engagement ist allen Beteiligten, dem Flughafen, dem Gemeinschaftsbetriebsrat, der Bayerischen Staatsregierung als Aufsichtsbehörde und der Gesellschaft für Gute Arbeit als Projekttreiber zu danken! Ich möchte Sie ermutigen diesen Weg im Schulterschluss der Sozialpartner weiter zu gehen. Ich bin sicher, so werden Sie die neuen Herausforderungen fortschreitender Digitalisierung und den starken Wettbewerbsdruck bewältigen. Ihnen wird es gelingen »gute und gesunde Arbeit« gemeinsam umzusetzen zum Wohle des Unternehmens und der Beschäftigten gleichermaßen. Das BMAS kann und wird Sie dabei über die Initiative Neue Qualität der Arbeit gerne weiter unterstützen.

/Vergabegestaltung und Tarifverträge

Eine erfolgreiche Basis für Arbeitnehmerrechte und sozialen Wettbewerb in Deutschland und Europa

»Sicherheit beim Fliegen entsteht am Boden.« Je länger man über diese Erkenntnis aus dem Münchner Projekt nachdenkt, umso deutlicher wird die gesellschaftliche Bedeutung der Arbeit unserer Kollegen im Bodenverkehrsdienst. Ohne diese Arbeit würden wir nicht nur gepäcklos fliegen, sondern gar nicht: Kein Flugzeug wäre startklar ohne diese Kollegen. Vor einigen Jahren ist eine Militärmaschine wie ein Stein vom Himmel gefallen, weil die Fracht beim Starten verrutscht ist. Davor bewahren uns bei jedem einzelnen Flug die Kolleginnen und Kollegen aus dem Bodenverkehrsdienst. Vor diesem Hintergrund ist das, was hier am Flughafen München gelungen ist, aus meiner Sicht gar nicht hoch genug einzuschätzen.

Das »Münchner Modell« ist richtungsweisend

Ab Mai 2017 sind am Münchner Flughafen alle Unternehmen – auch die privaten Anbieter von Bodenverkehrsdienstleistungen – verpflichtet, ihre Mitarbeiter ordentlich für ihre verantwortungsvollen Arbeitsaufgaben zu qualifizieren, zu unterweisen, ein Arbeitsschutzkonzept vorzuweisen, sicherzustellen, dass der Lademeister auch wirklich bei der Verladung anwesend ist und vieles mehr. Das schafft uns unzweifelhaft mehr Sicherheit – für Beschäftigte wie für Passagiere. Die Lizenz zur Abfertigung soll künftig an den qualitativ Besten vergeben werden und nicht länger an den Billigsten. Die Qualität von Arbeit und Arbeitsbedingungen, die Verantwortungsübernahme für sichere und gesunde Arbeitsbedingungen werden zu den wichtigsten Wettbewerbsfaktoren gemacht und damit gleiche Regeln für alle Unternehmen im Bodenverkehrsdienst gesetzt. Das ist so bahnbrechend wie richtungsweisend. Auch weil es mit Sanktionsmöglichkeiten unterlegt wird, wenn die im BVD-Pflichtenheft verankerten Anforderungen nicht eingehalten werden. Es ist klar, dass dies Kontrollressourcen voraussetzt.

Damit wird jetzt Gebrauch gemacht von einer Möglichkeit, die die Bodenabfertigungsdienstverordnung eröffnet, die aber praktisch zunächst keine Anwendung fand. Schon bisher konnte ein Flughafen verlangen, dass Ausbildung und Qualifikation niveaugleich praktiziert werden müssen. Um das jedoch prüffähig zu machen, muss es im Pflichtenheft beziehungsweise der Flughafenbenutzerordnung verankert werden. Das wird in München nun der Fall sein, gut so!

Am »Münchner Modell« wird nun zugleich deutlich, wie rück-sichtslos im Zuge der Liberalisierung im Verkehrsbereich mit den Beschäftigungsstandards umgegangen wurde und wie gleichgültig mit grundlegenden Qualitäts- und Sicherheitsstandards. Die bisherigen Verfahren zur Vergabe von Lizenzen fokussierten in diesem absolut sicherheitsrelevanten Bereich fast ausnahmslos den Preis und ließen Kriterien des Arbeits- und Gesundheitsschutzes, sowie der Sicherheit von Beschäftigten und Passagieren, von Airlines und Flughäfen weitgehend außer Acht. Im Jahr 2016 verzeichneten die deutschen Verkehrsflughäfen über 220 Millionen Passagiere. Im Vergleich dazu waren es zehn Jahre zuvor erst 174 Millionen Passagiere. Das bedeutet, dass im Jahr 2016 von der nahezu gleichen Anzahl an Beschäftigten in Bodenverkehrsdiensten rund 45 Millionen Passagiere mehr betreut wurden. Das sind rund 25 Prozent mehr Passagiere, ohne dass sich die Beschäftigtenzahl dem angepasst hat. Faktisch wird dieses Wachstum in erster Linie auf Kosten des Einkommens und der Gesundheit der Beschäftigten sowie zu Lasten der Qualität der Arbeit erwirtschaftet. Die Deregulierung der Bodenverkehrsdienste, wie sie von der EU-Kommission durchgesetzt worden ist, setzt die Unternehmen unter Druck, miteinander um die niedrigsten Personalkosten, die geringsten Qualifikationskosten und den knappsten Personaleinsatz zu konkurrieren – in einem Wettbewerb, in dem die Flughäfen gezwungen werden, Lizenzen an Dritt-Abfertiger zu geben, und sich die Airlines aussuchen können, mit welchen Anbietern sie zusammenarbeiten wollen ohne weitere konkrete Auflagen zu den Arbeits- und Einkommensbedingungen. Das hat zur Folge, dass wir es zurzeit mit insgesamt circa 80 verschiedenen Tarifverträgen zu tun haben, die sich gegenseitig unterbieten. Diese Entwicklung hat mittlerweile zu einem Einkommensverlust von 25–30 Prozent in den Bodenverkehrsdiensten geführt im Vergleich zum Ausgangsniveau des Tarifvertrags des öffentlichen Dienstes. Der findet teilweise immer noch Anwendung in Unternehmen und daneben agieren nicht tarifgebundene Anbieter, die ihre Beschäftigten nach dem gesetzlichen Mindestlohn bezahlen. Das ist die Realität in der Branche.

Der Preisverfall ist nicht mehr verantwortbar

Dieser durch den Unterbietungswettbewerb ausgelöste Preis-



verfall der Einkommen bis zu 30 Prozent hat mittlerweile zu einer nicht mehr verantwortbaren Entwertung der Tätigkeiten im Bodenverkehrsdienst geführt. Das betrifft die Entlohnung, die Qualifikation sowie die Belastung der Beschäftigten mit möglichen Folgen auch für die Flugsicherheit. Das genau ist das Ergebnis einer repräsentativen ver.di-Umfrage unter rund 2.000 Branchenbeschäftigten an deutschen Flughäfen aus dem Sommer 2015. Für 83 Prozent der Befragten ist die Arbeit in den Bodenverkehrsdiensten aus ihrer eigenen Anschauung und ihrem eigenen Erleben heraus nicht existenzsichernd – eine Folge von niedrigen Löhnen, Arbeit auf Abruf, verbreiteter Teilzeitbeschäftigung und hohen Leiharbeitsanteilen. Damit korrespondiert eine hohe Fluktuation unter den Beschäftigten, in deren Folge neue Kollegen oft nicht ausreichend eingearbeitet oder weiterqualifiziert werden, wie 84 Prozent der Befragten berichten. 72 Prozent gaben an, dass Sicherheits- und Qualitätsvorgaben aufgrund des Arbeitsdrucks oft nicht eingehalten werden können und nur sieben Prozent können sich vorstellen, unter den gegebenen Bedingungen bis zum Rentenalter ihren Beruf ausüben zu können.

Klare Regeln für alle

Das sind so eindrucksvolle wie alarmierende Zahlen. Wir haben es in diesem Bereich offenkundig mit drei Problemen zu tun: Zunächst mit der mangelnden Existenzsicherung, dem begegnen wir als Gewerkschaft in einem ersten Schritt mit Haustarifverhandlungen. Haustarife werden aber nicht

reichen, weil sie zu weiteren Wettbewerbsverzerrungen führen. Das zweite Problem sind mangelnde Standards bei der Qualifikation und das dritte gesundheitsgefährdende Arbeitsbedingungen. Hier haben die Sozialpartner am Flughafen München angesetzt. Ein Flughafen braucht klare Regeln, Regeln, die für alle gelten. Das ist die Maxime des »Münchener Modells«. Richtig so. Letztlich reichen Insellösungen aber nicht aus. Es kann nicht sein, dass in München nun zeitnah verantwortbare Standards für alle gelten, während etwa in Berlin, wo der Bodenverkehrsdienst bereits komplett liberalisiert ist, Zustände herrschen, die weit von der Einhaltung aller relevanten Sicherheitsvorschriften entfernt sind.

Wir brauchen einen Branchentarifvertrag

Wie erreichen wir aber, dass zeitnah weder Sicherheit, noch Gesundheit und die Existenzsicherung der Beschäftigten unter die Räder des Preisdrucks geraten? Die Antwort darauf ist ein Branchentarifvertrag. Mit einer Initiative für einen Branchentarifvertrag greifen wir als ver.di gleichzeitig dort an, wo vieles über die Jahre aus dem Ruder gelaufen ist. Wir sprechen derzeit mit allen Arbeitgebern für Bodenverkehrsdienste, um branchentarifvertragliche Regelungen zu erreichen und die unsägliche Abwärtsspirale zu stoppen, der die Bodenverkehrsdienstbeschäftigten bisher ausgesetzt sind.

In diesem Zusammenhang richtet sich mein Appell an Sie, Herr Dr. Kerkloh: Unterstützen Sie auch hier! Wir brauchen

Flughäfen als Unternehmen im Bereich der Vereinigung kommunaler Arbeitgeberverbände, die mit uns die Idee eines Branchentarifvertrages für Bodenverkehrsdienste vorantreiben! Dabei wird es nicht reichen, nur über Mindestentgelte zu sprechen. Alles, was wir heute hier gehört haben, muss uns darin bestärken, Standards auch für gesundheitserhaltende Arbeitsbedingungen und bei der Qualifikation zu setzen. Sicher, dass wird Kosten verursachen und ist konfliktbehaftet. Wettbewerbsneutral aber lassen sich diese Kosten nur dann gestaltet, wenn sie für alle gelten.

Damit Fliegen sicher bleibt, benötigen wir einen bundesweiten Tarifvertrag, der die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten deutlich verbessert und die Branche für die Zukunft absichert. Der Preisdruck auf die Fluggesellschaften darf keine Auswirkungen auf die Sicherheit im Fliegen haben. Ziel des Branchentarifvertrages ist es, zugleich eine hohe Qualität der Dienstleistungen, auskömmliche Gehälter, gemeinsame Qualifikationsstandards und gesundheitserhaltende Arbeitsbedingungen zu garantieren. Nur so können Sicherheitsstandards für Passagiere und Beschäftigte eingehalten

werden, kann dem demografischen Wandel in den Bodenverkehrsdiensten Rechnung getragen und können Dauerkonflikte in dieser Branche vermieden werden. Das sind die Ziele, die wir am besten gemeinsam verfolgen wollen.

Die Politik muss handeln: Allgemeinverbindlichkeit statt Lohndumping

Auch für die Umsetzung des »Münchener Modells« hatten die Protagonisten zunächst einen tarifpolitischen Weg favorisiert. Mit einem Tarifvertrag für die Bodenverkehrsdienste in Bayern, der über den Weg der Allgemeinverbindlichkeit in Zukunft für alle Anbieter im Lande gelten sollte. Der Gesetzgeber sieht den Weg der Allgemeinverbindlichkeit explizit vor, wenn es dafür ein öffentliches Interesse gibt. Sicherlich liegt hier ein öffentliches Interesse vor, wenn es um Sicherheitsfragen im Flugverkehr geht. Aber: Wenn die Vereinigung der Arbeitgeberverbände oder hier in Bayern, der Verband der bayerischen Wirtschaft, den Weg der Allgemeinverbindlichkeit nicht unterstützt, dann können sie diesen Weg versperren. Und das haben sie getan. In der Konsequenz bedeutet das: Alle Arbeitsbedingungen, zu denen das Pflicht-



tenheft nichts geregelt hat, zum Beispiel zu Lohnhöhen, den Arbeitszeiten, den Sozialleistungen, den Vertragsbedingungen und vielem mehr, unterliegen einem Wettbewerb, der nahezu ausschließlich auf dem Rücken der Beschäftigten ausgetragen wird. Und das ist hochgradig unsozial.

Wir brauchen endlich einen vereinfachten Weg zur Allgemeinverbindlichkeit von Tarifverträgen und zur Tariftreue: Deshalb muss die Politik handeln – nicht nur die Bundesregierung, auch Parteien wie die CSU. Wir brauchen eine Stabilisierung des Tarifsystems auch mithilfe erleichterter Allgemeinverbindlichkeitserklärungen; zumindest in den Branchen, in denen Wettbewerb nahezu ausschließlich um Lohnkostenvorteile kreist und nicht um kluge Ideen, Innovationen, effiziente Organisation et cetera geführt wird. In diesen Branchen gibt es ein öffentliches Interesse, dass zumindest die grundlegenden sozialen Rechte der Menschen per Tarifvertrag abgesichert werden – egal ob ein Unternehmen tarifgebunden ist oder nicht. Die Auswüchse des Lohndumpings und des ruinösen Wettbewerbs der vergangenen Jahren sprechen eine unmissverständliche Sprache,

die klare Antworten erfordert – auch von der Politik im Sinne erweiterter Allgemeinverbindlichkeit und erleichterter Allgemeinverbindlichkeit von Tarifverträgen.

Wir befinden uns also noch mittendrin in Auseinandersetzungen um die künftige Ausgestaltung der Arbeits- und Entlohnungsbedingungen im Bereich der Bodenverkehrsdienste mit Auswirkungen auch und nicht zuletzt auf die Flugsicherheit. Darauf hinzuweisen soll die Würdigung des »Münchener Modells« nicht schmälern. Was hier auf den Weg gebracht wird, ist vorbildlich. Deshalb möchte ich mich ausdrücklich für Ihre gemeinsame Arbeit bedanken, bei Herrn Dr. Kerkloh und Herrn Dr. Scharpf, die sich mit dem »Münchener Modell« auf einen mutigen Weg gemacht haben, beim BMAS für die Unterstützung des Projekts, bei Tatjana Fuchs, bei Ralf Krüger und den Kolleginnen und Kollegen, die vor Ort dieses Projekt faktisch konkretisiert haben. Und ich möchte all diejenigen ermutigen, die sich in den vergangenen Monaten an Aktionen beteiligt haben: Ihr kämpft für Euch und für bessere Bedingungen an den Flughäfen und dafür wünsche ich Euch und uns gemeinsam viel Erfolg!



/Entwicklung und Durchsetzung des Verfahrens

Von der Normsetzung zur Überprüfung und Sanktionierung

Dieses Projekt hat mich von Anfang an vor eine besondere Herausforderung gestellt. Denn ich bin »ein einfach strukturierter Arbeitsrechtler«, der sich im Tarif- und im Verfassungsrecht wohlfühlt. Wir waren hier vom ersten Tag an mit Normkomplexen konfrontiert, die nur am Rande etwas mit Betriebsverfassung und Tarif zu tun haben. Dieses Spannungsverhältnis möchte ich kurz darstellen:

Die vier Normkomplexe

Die europarechtlich motivierte Liberalisierung des Marktes mit dem gewünschten Wettbewerb auch am Vorfeld ist der erste Normkomplex: Durch die Liberalisierung wurden Unternehmen zu mehr Wettbewerb »gezwungen«; europäisches Ziel war es auch, eine höhere Anzahl von Dienstleistungsanbietern auf den Markt zu bringen. Damit wuchs aber auch die Gefahr sinkender Qualitäts- und Sicherheitsstandards sowie von Lohndumping bei den Dienstleistern.

Der zweite Normkomplex sind die vergaberechtlichen Vorgaben, die in der Vergangenheit ganz stark vom Maßstab der Wirtschaftlichkeit geprägt waren und in der Tat den billigsten Anbieter oft im Vergabeverfahren zum Zug kommen ließen; auf Qualität und Sicherheit wurde kein Fokus gelegt. Damit wuchs ebenfalls die Gefahr sinkender Qualitäts- und Sicherheitsstandards sowie von Lohndumping bei den Dienstleistern.

Der dritte Normkomplex sind die nationalen Arbeitsrechtsbestimmungen, Vorgaben und Gesetze: Denn insbesondere Arbeitsschutz- und Unfallverhütungsvorschriften müssen eingehalten werden; dies gilt insbesondere im Bereich der Zusammenarbeit mit anderen Unternehmen (§ 8 ArbSchG). Dieser Aspekt war bisher im Wettbewerb und bei der Vergabe jedoch nicht berücksichtigt.

Der vierte Normkomplex sind die Vorgaben des Kartellrechts, die eingehalten werden müssen, insbesondere die Vorgabe, dass es keine Absprachen geben darf.

Die »Verheiratung« der Normkomplexe

Am Anfang stellten sich uns die Fragen: Wie bringen wir diese Normkomplexe zueinander? Was dürfen wir rechtlich überhaupt tun? Mein Kollege Rüdiger Helm hat dann immer wie-

der gesagt: »Mensch, Herr Melms, wir müssen kreativ sein, denken Sie doch über den Paragraphen 8 Arbeitsschutzgesetz nach. Dort steht, dass es Abstimmungsgebote gibt, wenn verschiedene Unternehmen auf einem Campus zusammenarbeiten.«

Letztlich haben wir die Schnittstellen der unterschiedlichen Normkomplexe »verheiratet« und die Lücken in den bisherigen Pflichtenheften geschlossen. Natürlich haben wir vorher intensiv auf Betreiben des Unternehmens die klassischen Erstreckungsmodelle geprüft. Was brauchen wir, um einen all-gemeinverbindlichen Tarifvertrag nach § 5 TVG hinzukriegen? Im Fokus stand der Gesundheitsschutz. Wenn man aber über andere materielle Arbeitsbedingungen redet, dann wird das nicht über ein Pflichtenheft regelbar sein, sondern nur über ein klassisches Erstreckungsmodell wie zum Beispiel die Allgemeinverbindlichkeitserklärung von Tarifverträgen. Doch der Kommunale Arbeitgeberverband (KAV) ist rechtlich betrachtet insoweit kein geeigneter Partner. Denn man kann einen Tarifvertrag nur auf Mitglieder erstrecken, die diesem Verband auch beitreten können – dem KAV kann ein privater Dienstleister aber nicht beitreten. Das müsste die Politik regeln.

Von der Verankerung zur Einhaltung verbindlicher Standards In der Situation, in der wir uns damals befanden, war das Pflichtenheft im Rahmen der neuen Lizenzvergabe der schnellste und effektivste Weg, um den Gesundheits- und Arbeitsschutz zu verankern. Deshalb haben wir unsere Experten für Vergaberecht, Kartellrecht und öffentliches Recht hinzugezogen. Wir haben uns redlich bemüht, die arbeitswissenschaftlichen Empfehlungen im rechtlich zulässigen Rahmen als verbindliche Standards für Anbieter von Bodenverkehrsdienstleistungen in dieses Pflichtenheft einzufügen. Das ist der Weg der Normsetzung aus juristischer Sicht gewesen. Alle Beteiligten haben aber gemeinsam von Anfang an gesagt, dass das schönste Pflichtenheft nichts nützt, wenn es nicht eingehalten wird und es für solche Fälle keine Sanktionsmöglichkeiten gibt. In diesem Bereich haben wir uns sehr angestrengt, vergaberechtlich und wettbewerbsrechtlich korrekt und sauber zu formulieren und das zu tun, was getan werden kann. Das ist meiner Ansicht nach sehr gut gelungen.

Die Inhalte des Pflichtenhefts:

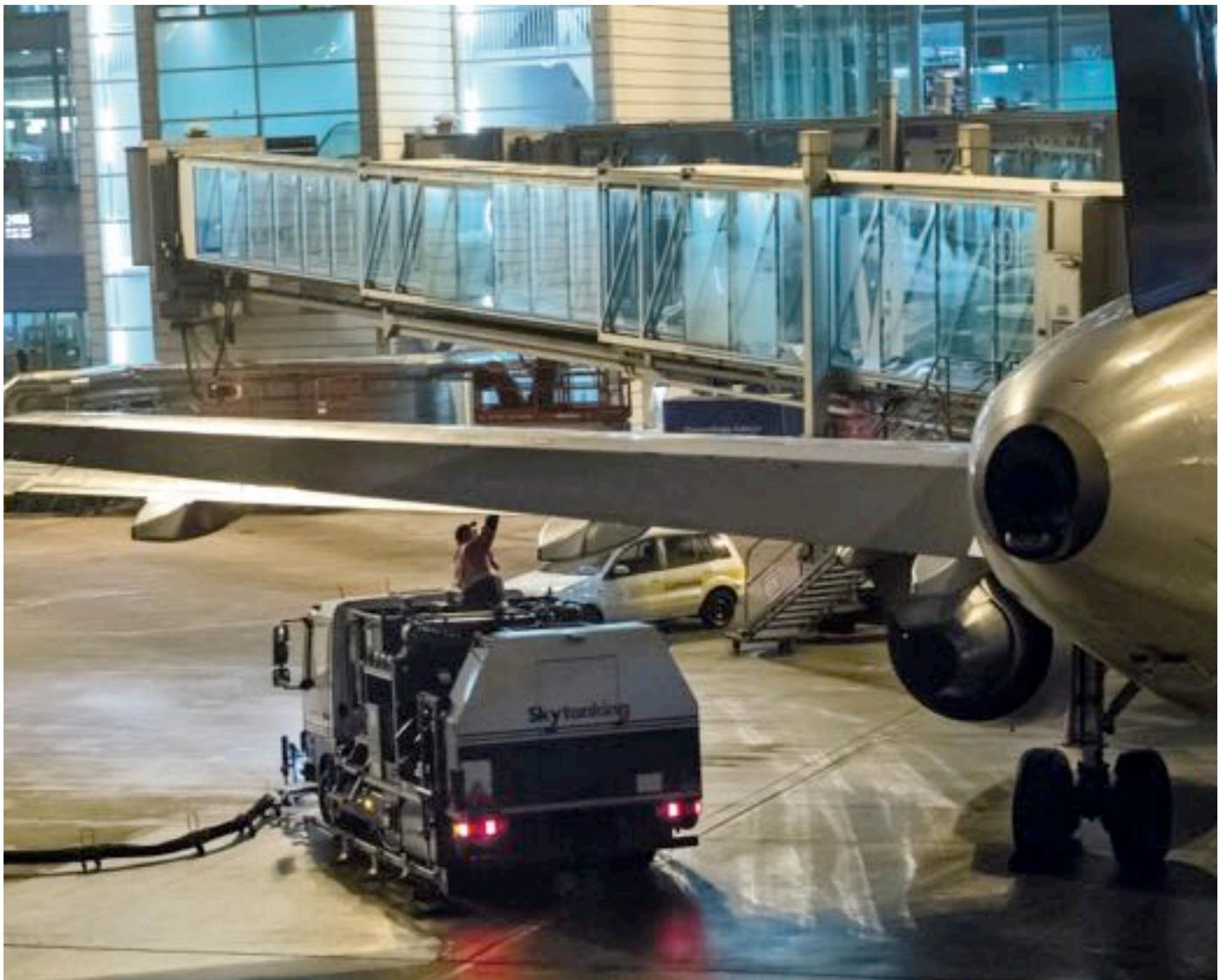
- Arbeits- und Gesundheitsschutzstandards, zum Beispiel Einhaltung sämtlicher staatlicher und berufsgenossenschaftlicher Arbeitsschutzvorschriften, arbeitsmedizinische Eignungsuntersuchung, Durchführung von Gefährdungsbeurteilungen
- Unterweisung und Qualifikationsstandards zur Verhinderung von Unfällen, zum Beispiel Unterweisung nach § 12 ArbSchG samt Dokumentationspflicht, ausreichendes Beherrschen der deutschen Sprache, regelmäßige Fortbildungen
- Erstellung eines Arbeitsmittelkatalogs zur Koordinierung der Zusammenarbeit mehrerer Dienstleister

Die Sanktionierungsmöglichkeiten:

- Flughafenausweis des Mitarbeiters sperren lassen
- Vorfeldführerschein des Mitarbeiters entziehen
- Meldung an Gewerbeaufsichtsamt bei Verstößen unter anderem gegen Arbeitsschutzrecht und arbeitsschutzrechtliche Standards.

Aus Arbeitgebersicht wird durch das »Münchner Modell« der Gesundheitsschutz der eigenen Mitarbeiter und der anderer Dienstleister im Bodenverkehrsdienst, aber auch der Fluggäste gestärkt. Ebenso werden die Sicherheit im Luftverkehr und die Qualität der Leistungen erhöht – beides ist ein wichtiger Beitrag zur Vermeidung von Unfällen. Mit dem Pflichtenheft wurden verbindliche Standards für einen fairen Wettbewerb geschaffen. Im zweiten Teil unserer rechtlichen Würdigung wird Kollege Dr. Rüdiger Helm die Arbeitnehmersicht darstellen.

Mit der neuen Gestaltung der Lizenzvergabe für Bodenverkehrsdienste am Münchner Flughafen wurde jetzt ein Baustein der Erstreckung von Sicherheitsstandards auf den Drittanbieter erreicht. Es wird spannend, was die anderen Flughäfen in diesem Land aus diesem wegweisenden Modell machen.



/Dumping verhindert!

EUROPÄISCHES VERGABERECHT Wie Betriebsräte das europäische Vergaberecht nutzen können, um den Arbeits- und Gesundheitsschutz sicherzustellen und so Sicherheits- und Gesundheitsdumping zu unterbinden. So ging der Betriebsrat des Flughafens München vor.

DARUM GEHT ES

1. Das europäische Wettbewerbsrecht verlangt viel, nicht aber, dass andere europäische Normen, wie das Arbeitsschutzrecht, verletzt werden.
2. Eine Vergabe, die die Einhaltung des Arbeitsschutzgesetzes nicht sicherstellt, ist rechtswidrig.
3. Das nutzte der Betriebsrat des Münchner Flughafens und konnte so die Sicherheit und den Gesundheitsschutz am Flughafen verbessern.

Der interessierten Öffentlichkeit wurde am 21. Februar 2017 das Modell der arbeitsschutzstandardgebundenen Vergabe von Dienstleistungen am Flughafen München vorgestellt.¹ Ein einheitliches Arbeitsschutzniveau für das Vorfeld ist ein erfreuliches Zwischenergebnis einer langjährigen Auseinandersetzung um Leiharbeit und Dumpingkonkurrenz.

Tod eines Leiharbeitnehmers

Noch 2011 waren etwa 20 Prozent der Beschäftigten auf Dauerarbeitsplätzen in der Flugzeug- und Gepäckabfertigung Leiharbeitnehmer.² Erst 2012 konnte in einem Vergleich vor dem LAG die Durchführung der arbeitsmedizinischen Pflichtuntersuchungen entsprechend den damaligen Normen für diese Leiharbeitnehmer erreicht werden. Festgestellt wurde bei vier Menschen eine unzureichende gesundheitliche Eignung. Der Flughafenbetreiber setzte

diese Leiharbeitnehmer nicht mehr ein. Ein mehrere Jahre bei ihm tätiger Leiharbeitnehmer wurde in der Folge an einen anderen Dienstleister am Flughafen und dort erneut zur Gepäckverladung verliehen. Nach etwa sechs Wochen verstarb er während der Gepäckverladung.³ Während der gesundheitsgefährdende Einsatz des Leiharbeitnehmers durch den vom Betriebsrat 2011 durchgesetzten Arbeitsschutzstandard bei dem Flughafenbetreiber ausgeschlossen war, galt bei anderen Anbietern auf dem Vorfeld (und dem Verleiher) kein oder ein geringerer Standard. Ein firmenübergreifend einheitlicher Arbeitsschutzstandard fehlte.

Beim Flughafen München gibt es das erste Modell einer an Arbeitsschutzstandards gebundenen Vergabe von Dienstleistungen.

HISTORIE

Die firmenübergreifende Koordinierung des Arbeitsschutzes ist seit 1996⁴ überall dort vorgeschrieben, wo mehrere Arbeitgeber Beschäftigte an einem gemeinsamen Arbeitsplatz⁵ einsetzen.⁶ Der Arbeitsschutzbegriff im europäischen Recht ist umfassend. Seine Einhaltung ist das Fundament, auf dem das europäische Recht⁷ Wettbewerb auf dem Vorfeld von Flughäfen zulässt und verlangt. Genaue Vorgaben finden sich in der Bodenabfertigungsdienst-Verordnung (BADV).⁸

Nach der BADV werden Dienstleister auf dem Vorfeld eines Flughafens nur durch Ausschreibungen und Vergaben zugelassen. Solche Ausschreibungen und Vergaben waren in der Vergangenheit ausschließlich preisgetrieben. Auf dem Vorfeld eines Flughafens sind die unterschiedlichsten Firmen tätig. Dienstleistungen werden durch Fluggesellschaften selbst erledigt oder vom Flughafenbetreiber⁹ oder anderen Firmen angeboten. Solche Dienstleistungen sind beispielsweise das Be- und Entladen von Flugzeugen oder der Passagiertransport. Die Preiskonkurrenz führte dazu, dass auch der Flughafenbetreiber selbst nach Wegen suchte, Personalkosten zu senken. Seit 2004 umfasste dies den Rückgriff auf Leiharbeit. Die Folge: Langjährige Konflikte zwischen Betriebsrat und Arbeitgeber um die Leiharbeit und dem mit dieser Beschäftigungsform verbundene Verantwortungs-, Gesundheits- und Sozialdumping.



Leiharbeiter im Arbeitsschutz

Ziel des Arbeitsschutzrechts ist es, »Sicherheit und Gesundheitsschutz der Beschäftigten bei der Arbeit durch Maßnahmen des Arbeitsschutzes zu sichern und zu verbessern.«¹⁰ »Die besondere Lage der Arbeitnehmer mit [...] Leiharbeitsverhältnis und die besonderen Risiken, denen sie in einigen Bereichen ausgesetzt sind, erfordern besondere ergänzende Vorschriften, insbesondere über die Unterrichtung, die Unterweisung und die ärztliche Überwachung.«¹¹ Leiharbeiter sind so einzuarbeiten wie die Stammelegschaft. Ist für eine bestimmte Aufgabe in der Gepäckverladung eine mehrwöchige Qualifizierung vor einem Arbeitseinsatz notwendig, dann dürfen auch Leiharbeiter nicht vor dieser Qualifizierung eingesetzt werden. Das mag bestimmte Formen der Leiharbeit unattraktiv machen und führte zu sehr vielen Übernahmen und fast vollständigem Fortfall von Leiharbeit. Aber die unsachgemäße Verladung von Gepäck kann die Balance eines Flugzeugs gefährden und zu schweren Unfällen führen.

Arbeitsschutzdumping mit den stärker gefährdeten Leiharbeitern ist verantwortungslos. Verantwortung ist ein Schlüsselbegriff im Arbeitsschutzrecht. Die Verantwortung für den Arbeitsschutz liegt beim Arbeitgeber auch für von ihm eingesetzte Leiharbeiter.¹² Ein Arbeitgeber, der dieser Verantwortung nicht gerecht wird, erfüllt nicht die Grundvoraussetzung der BADV, die das Fundament für zulässigen Wettbewerb auf dem Vorfeld eines Flughafens bildet.

Nachdem das Unionsrecht Wettbewerb unter Dienstleistern auf dem Vorfeld zulässt, forderte der Betriebsrat das vom Unionsrecht geforderte Arbeitsschutzniveau bei der öffentlichen Ausschreibung ein.

Koordinierungspflicht im Arbeitsschutz

Unfall- und Gesundheitsrisiken entstehen, wenn Menschen nicht ausreichend eingearbeitet oder unverhältnismäßig Gesundheitsrisiken ausgesetzt werden. Ist bei einem Arbeitgeber in einer gemeinsamen Arbeitsumgebung das Arbeitsschutzniveau zu gering und werden dessen Geräte, Fahrzeuge und Beschäftigte in der gemeinsamen Arbeitsumgebung eingesetzt, bedeutet dies immer auch eine Gefahr für die Beschäftigten anderer Dienstleister. Die Firma mit dem niedrigsten Arbeitsschutzniveau setzt den Maßstab für das Risiko bei Sicherheit und Gesundheit. § 3 ArbSchG verlangt, dass alle erforderlichen Maßnahmen des Arbeits- und Gesundheitsschutzes ergriffen werden, um die durch Gefährdungsbeurteilung ermittelten Risiken zu vermeiden. Die Vernachlässigung des Arbeitsschutzes durch Dienstleister auf dem Vorfeld ist ein solches Risiko. Fehlende Qualifizierung und unzureichende Maschinenwartung gefährden alle auf dem Vorfeld. Abläufe müssen unter sicherheits- und gesundheitsschutzrechtlichen Gesichtspunkten nach § 8 ArbSchG koordiniert werden. Was gilt, wenn Flugzeuge gleichzeitig betankt, beladen und gewartet werden? Wie sind die Regeln, wenn gesundheitsgefährdende Dämpfe auftreten? Welche Notfallpläne gelten, wenn bei Unfällen abgestimmt reagiert und informiert werden muss?

Sicherheit bedeutet, dass Passagier- und Crewbusse in Wendekreisen genügend Ausweichfläche für Fußgänger zulassen. Zu breite Busse sind eine Gefahr. Sind mehrere Unternehmen tätig, darf keines von diesen mit zu breiten Bussen arbeiten. Ist eine Firma hierzu nicht in der Lage, ist sie ungeeignet.

Zeitpunkt der Sicherstellung

Nach der BADV darf der Wettbewerb nur nach Gewährleistung von Sicherheit und Gesundheitsschutz »toben«. Arbeitgeber müssen nach § 3 ArbSchG alle erforderlichen Maßnah-

men des Arbeitsschutzes treffen. Auf dem Vorfeld besteht die Pflicht, bei Aufstellung des Arbeitsschutzkonzeptes im Rahmen von § 8 ArbSchG firmenübergreifend zusammenzuarbeiten. § 3 Abs. 3 ArbStättVO bestimmt unabhängig von der Zahl der Beschäftigten, dass vor der erstmaligen Arbeitsaufnahme die Gefährdungsbeurteilung mit den abzuleitenden Maßnahmen dokumentiert vorliegen muss.

Jeder Dienstleister auf dem Vorfeld muss so vor dem ersten Tag der Arbeitsaufnahme ein koordiniertes Arbeitsschutzkonzept nachweisen. Um sicherzustellen, dass nur Dienstleister den Zuschlag erhalten, die dies erfüllen, ist der Arbeitsschutz in das Ausschreibungs- und Vergabeverfahren zu integrieren. Die Vergabe darf nicht dazu führen, dass nicht arbeitsschutzrechtskonforme Anbieter tätig werden.

Auftragsvergabe rechtmäßig gestalten

Die BADV verlangt die öffentliche Ausschreibung und Vergabe. Oft wird angenommen, dass das europäische Wettbewerbsrecht nur auf Kosten abstellt. Die BADV und die zugrunde liegende EU-Richtlinie betonen, dass das Arbeitsschutzrecht durch die Vergabe nicht eingeschränkt werden darf, sondern sicherzustellen ist. Dienstleister, die die Sicherheit und den Gesundheitsschutz der Beschäftigten nicht gewährleisten [können], sind ungeeignet und dürfen keinen Zuschlag erhalten. Betriebsrat und Arbeitgeber haben sich am 24.1.2014 darauf aufbauend geeinigt, dass ab 2017 die Ausschreibung und Konzessionsvergabe mit kontrollierbaren, sanktionsbewährten Arbeitsschutzzielen erfolgt. Zu diesem Zweck wurde die Gesellschaft für Gute Arbeit [Tatjana

Fuchs] beauftragt, Kriterien für den firmenübergreifenden Arbeitsschutz für das Vorfeld des Flughafens zu entwickeln und »harte« Eckdaten auszuarbeiten (siehe dazu Beitrag von Helga Ballauf).

Die Mitbestimmung

Die an Arbeitsschutzstandards gebundene Ausschreibung und Auswahl von Dienstleistern wurde im Rahmen einer umfassenden Einigung nach rund 500 Verfahren um Leiharbeit erreicht. Die Umsetzung der §§ 3, 8 ArbSchG ist nach § 87 Abs. 1 Nr. 7 BetrVG mitbestimmungspflichtig.¹³ § 8 ArbSchG konkretisiert zusätzlich die Verpflichtung des Arbeitgebers aus § 3 Abs. 2 ArbSchG zur Einrichtung einer geeigneten Arbeitsschutzorganisation.¹⁴ Das Zusammenarbeitsgebot bezieht sich auf Sicherheits- und Gesundheitsschutzstandards und ist eine auszugestaltende Organisations- und Planungspflicht.

Das Projekt steht erst am Anfang

Es war spannend, das Modell arbeitsschutzstandardgebundener Ausschreibung zu entwickeln, es muss sich aber in der Praxis noch bewähren. Wenn Arbeitsschutz nachhaltig sein soll – und das verlangt das Gesetz – bedarf es der kritischen Betrachtung, was funktioniert und was nicht. Nachhaltigkeit und Wirksamkeit werden erst erreicht, wenn geeignete, mit fachlicher Unterstützung erarbeitete Modelle zum Monitoring, zum gesetzlich verlangten permanenten Verbesserungsprozess, zur effektiven Umsetzungskontrolle und zur Absicherung der Maßnahmen durch wirksame Sanktionen eingeführt sind und sich nachhaltig bewährt haben.

RECHTSNORMEN

§ 8 [1] 1 BADV: Dienstleister und Selbstabfertiger haben die »Anforderungen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten« [Anlage 3] zu erfüllen. Anlage 3 zur BADV: Die Einhaltung des Luftverkehrsgesetzes ... muss sichergestellt sein. Gleiches gilt für die ... arbeitsschutzrechtlichen Vorschriften ...

§ 3 ArbSchG: Der Arbeitgeber ist verpflichtet, die erforderlichen Maßnahmen des Arbeitsschutzes ... zu treffen, die Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten ... beeinflussen. ...

§ 8 ArbSchG: Werden Beschäftigte mehrerer Arbeitgeber an einem Arbeitsplatz tätig, sind die Arbeitgeber verpflichtet, bei der Durchführung der Sicherheits- und Gesundheitsschutzbestimmungen zusammenzuarbeiten. ...

§ 3 [3] ArbStättVO: Der Arbeitgeber hat die Gefährdungsbeurteilung unabhängig von der Zahl der Beschäftigten vor Aufnahme der Tätigkeiten zu dokumentieren.



[1] Auf dem Vorfeld eines Flughafens sind die unterschiedlichsten Firmen tätig. Dienstleistungen werden durch Fluggesellschaften selbst erledigt oder vom Flughafenbetreiber oder anderen Firmen angeboten. Solche Dienstleistungen sind beispielsweise das Be- und Entladen von Flugzeugen oder der Passagiertransport.

[2] Helm/Steinicken, ArbRAktuell 2013, S. 315.

[3] Ibid.

[4] Das ArbSchG trat am 7.8.1996 in Kraft, die Umsetzungsfrist der zugrunde liegenden EU-Richtlinie 89/391/EWG endete am 31.12.1992.

[5] Der Begriff des Arbeitsplatzes ist weit zu verstehen, das Vorfeld eines Flughafens ist ein solcher Arbeitsplatz.

[6] Vgl. nur § 8 ArbSchG.

[7] Richtlinie 96/67/EG

[8] Richtlinie 96/67/EG.

[9] Der Flughafenbetreiber in München hat eine Tochtergesellschaft für Bodenabfertigungsdienstleistungen. Die beiden Gesellschaften unterhalten einen Betrieb im Sinne des BetrVG.

[10] § 1 Abs. 1 Satz 1 ArbSchG.

[11] Aus den Erwägungen der europäischen Richtlinie 91/383/EWG zur Ergänzung der Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes von Arbeitnehmern mit befristetem Arbeitsverhältnis oder Leiharbeitsverhältnis vom 25.6.1991.

[12] §§ 13 Abs. 1 ArbSchG, 11 Abs. 6 AÜG.

[13] Helm: Arbeitsschutz als absolute Schranke für Befristungen, Baden-Baden 2012, 239. Hecht in Kollmer/Klindt: ArbSchG Syst B Rn. 41; Pieper: ArbSchR § 8 ArbSchG Rdnr. 7.

[14] BAG 18.3.2014 - 1 ABR 73/12.

/Kernbotschaften und Statements aus Talk und Diskussion

THEMA ZUKUNFT



DR. MICHAEL KERKLOH

Vorsitzender der Geschäftsführung und
Arbeitsdirektor der Flughafen München GmbH

»In Deutschland gibt es zwanzig Verkehrsflughäfen. Die jeweiligen Interessenslagen sind nicht vollständig eindeutig, weil es regional starke Unterschiede gibt. In München haben wir hervorragende Rahmenbedingungen, das darf man nicht vergessen. Hier herrscht Arbeitskräftemangel, da argumentiert es sich häufig leichter, als wenn ich in einer Region in Deutschland bin, wo das nicht der Fall ist. Wir haben hier auch große Airlines, die den einen oder anderen Weg mitgehen. Es ist nicht nur formal ein komplexer Prozess, der immer wieder sehr viel Kommunikation zwischen allen Beteiligten braucht. Ich würde einen Branchentarifvertrag nicht als völlig unmöglich bezeichnen. Wenn die bayerischen Arbeitgeberverbände da erst nochmal eingesackt sind, dann vielleicht auch aus formalen Gründen. Es ist ein dickes Brett, das wir bohren müssen. Das müssen wir angehen und dran bleiben: Wenn wir jetzt dieses 'Münchner Modell' haben, sollten wir auch über einen gemeinsamen Branchentarifvertrag reden: Wir müssen eine gute Praxis entwickeln und das ist eine nächste Stufe, von der aus wir agieren können.

Wir müssen uns auf den Weg begeben und werden in den entsprechenden Ausschüssen der deutschen Flughäfen die geeigneten Maßnahmen für die nationale Ebene reflektieren. An die Politik ist der Wunsch gerichtet, dass eine Bundesregierung auf europäischer Ebene, wo tatsächlich der Ausgangspunkt für diese ganzen Debatten liegt, mit einer klaren



RALF KRÜGER

Mitglied des Gemeinschaftsbetriebsrats
der Flughafen München GmbH und der
AeroGround Flughafen München GmbH

» Wie geht's weiter? Heute ist schon Zukunft. In sieben Jahren gibt es die nächste Ausschreibung für eine Lizenz im Bodenverkehrsdienst. Hoffentlich haben bis dahin die Kollegen und Kolleginnen der anderen Flughäfen das 'Münchner Modell' dann bereits so weit vorangetrieben, dass wir ganz begeistert die Ergebnisse anschauen und uns richtig anstrengen müssen, nochmal ein Sahnehäubchen draufsetzen. «

Stimme spricht. Wir stellen immer wieder fest, dass das auf europäischer Ebene noch nicht deutlich genug der Fall ist. Das Modell 'Soziale Marktwirtschaft' in Deutschland ist kein Mehrheitsmodell in Europa. Das ist eher eine Ausnahme. Auch die Art und Weise, wie wir hier zusammenarbeiten, ist ganz selten: dass es überhaupt Betriebsräte gibt oder dass es mitbestimmte oder vollmitbestimmte Aufsichtsräte gibt. Also die Welt, die wir hier haben, ist nicht die normale Welt in Europa. Deswegen ist es ganz wichtig, dass unsere Interessen dort mit einer Stimme artikuliert werden. Am Ende geht es ja auch darum, dass wir europaweite Standards kriegen: Das Flugzeug, das von hier nach Athen fliegt, sollte in Athen genauso betrachtet und mit den gleichen Standards abgefertigt werden wie bei uns. Das ist eine große Aufgabe.«



FRANK BSIRSKE

Vorsitzender der Vereinten
Dienstleistungsgewerkschaft ver.di

»Wir müssen jetzt für den Münchner Weg werben und deutlich machen, welche Vorteile mit diesem Modell verbunden sind für alle Beteiligten. Insofern darf dieses 'Münchner Modell' Schule machen. Wir wollen gerne dazu beitragen, dass diese Botschaft weiter vermittelt wird und bei möglichst vielen ankommt als Anforderung, die Standards zu übernehmen, die hier entwickelt worden sind. Das ist nicht zu unterschätzen. Das ist eine Aufgabe, der wir uns stellen wollen, vor allem nachdem, was hier an Vorarbeiten geleistet worden ist.

Dort, wo Branchenverbände gemeinsam einen Antrag für eine Allgemeinverbindlichkeitserklärung für einen Tarifvertrag stellen, darf dieser in Zukunft nur durch eine Mehrheit abgelehnt werden. An diesem Punkt setze ich auf eine Positionierung der Parteien zur Bundestagswahl. Wir brauchen von der Politik diesen Flankenschutz für die Durchsetzung von Branchentarifverträgen, um endlich zu einem Mehr an Tarifbindung zu kommen. Insofern greifen die Dinge hier ineinander und wir haben mehrere Aufgaben: das 'Münchner Modell' propagieren, Tarifverträge durchsetzen und Allgemeinverbindlichkeitserklärungen durchsetzen. Das gehört aus meiner Sicht zusammen als mehrere Glieder einer Kette. Deswegen brauchen wir an dieser Stelle die Kooperation mit der Politik und müssen Druck machen auf die Akteure. Zum Beispiel, um die Voraussetzungen für die Allgemeinverbindlichkeitserklärung von Tarifverträgen zu verändern.«

THEMA BETRIEBSVEREINBARUNG

Ralf Krüger:

»Ich habe eine Überraschung vorbereitet für Herrn Dr. Kerkloh.«

Dr. Michael Kerkloh:

»Er kann mich nicht überraschen.«

Ralf Krüger:

»Wir sind seit Wochen längst dabei, eine entsprechende Betriebsvereinbarung zu erarbeiten. Sie soll sicherstellen, wer von uns in Zukunft welche Rolle hat bei der Überprüfung und Kontrolle der Einhaltung der neuen Standards unseres Münchner Modells.«



DR. EBERHARD ROTTER

Mitglied des Bayerischen Landtags und
verkehrsrechtlicher Sprecher der CSU-Fraktion

»Aus meiner Sicht geht es zunächst einmal darum, dieses gute 'Münchner Modell' wirklich überall auf Arbeitnehmer- und auf Arbeitgeberseite zu propagieren. Dieses Rad muss ja nicht überall neu erfunden werden. Denn die Problematik, die das Thema Bodenverkehrsdienste in Sicherheits- und Arbeitsschutzfragen so sensibel macht, ist ja überall gleich – nicht nur an anderen Flughäfen in Deutschland, sondern europaweit und weltweit. Es gibt kaum ein Thema, das derart global ist, wie das Thema Luftverkehr. Von daher müssen wir gemeinsam alles dafür tun, dass das, was hier in München erarbeitet worden ist, auch an anderen Flughäfen entsprechend kommen kann und kommen wird. Denn auch dort gibt es doch vernünftige Verhandler und Tarifvertragsparteien. Ich bin ein großer Anhänger der Koalitionsfreiheit und der Tarifvertragshoheit und das, was hier geleistet worden ist, verdient wirklich Beachtung. Es muss Eingang finden in die Gespräche, die an anderen Flughäfen geführt werden. Und nachdem diese Fragen jeden Fluggast essenziell selber mitbetreffen, gehe ich davon aus, dass hier durchaus auch die öffentliche Meinung auf Seiten des 'Münchner Modells' ist.

Ich bin ein großer Anhänger der sozialen Marktwirtschaft. Es geht also natürlich darum, dass Beschäftigte auskömmliche Löhne bekommen und wieder Kaufkraft besitzen, um damit die Wirtschaft mit am Laufen zu halten. Ich bin aber auch ein Anhänger der menschlichen Vernunft. Demnach müsste eigentlich jeder, der darüber nachdenkt, zu einem Ergebnis kommen: Gute Arbeit muss entsprechend bezahlt werden und auf der anderen Seite sollte natürlich auch das erbracht werden, was wir uns alle von dieser Arbeitsleistung erwarten und erhoffen. Das gilt sicher nicht nur für den Bereich Bodenverkehrsdienst.«

» Es gibt kaum ein Thema,
das derart global ist, wie das
Thema Luftverkehr. «



TATJANA FUCHS

Arbeitswissenschaftlerin und Geschäftsführerin der
Gesellschaft für Gute Arbeit

»Trauen Sie sich, genau hinzuschauen. Und haben Sie den Mut und den langen Atem, den Arbeits- und Gesundheitsschutz, die Sicherheitserfordernisse und die Qualifikationserfordernisse so weit zu konkretisieren, dass Sie alles in einem Regelwerk fassen können. Am Anfang eines solchen Weges steht immer die Konkretisierung und die muss tatsächlich an jedem deutschen Flughafen erfolgen. Dafür hat der Münchener Flughafen eine Menge Vorarbeit geleistet. Aber man kann und wird nicht alles 1:1 übernehmen können, weil jeder Flughafen spezifische Bedingungen aufweist. Insofern muss dieses genaue Hinschauen, diese detaillierte Analyse geleistet werden, egal in welchem Regelwerk die Standards am Ende landen. Ich habe in den letzten Jahren etliche Sozialpartner begleitet, auch auf einem tarifpolitischen Weg, Arbeits- und Gesundheitsschutz in den Tarifvertrag zu verankern. Im Kern war es immer dasselbe Vorgehen: Man muss genau hinschauen, was man verankern möchte unter Berücksichtigung der Spezifika der jeweiligen Branche. Es ist die Stärke von solchen branchenspezifischen Regelwerken, aber auch von betriebsspezifischen, dass sie erlauben, konkreter zu werden und tatsächlich eine Regelungspraxis zu finden, die ihr Potenzial auch in der Praxis nachhaltig entfalten kann. Ich hoffe, dass mehr Akteure diesen Weg gehen. Nicht nur an den Flughäfen, sondern letztlich in jedem Bereich, in dem es eine Vergabepaxis gibt. Zum Beispiel in Krankenhäusern, denn

auch im Gesundheitsbereich ist zum Teil derselbe Wildwuchs entstanden mit denselben Sicherheitsrisiken für Beschäftigte und Patienten, weil viel zu häufig nichts geregelt wird, bevor Aufträge vergeben werden; mit katastrophalen Folgen für die Patientensicherheit. Insofern wäre es überall dort sinnvoll, wo ungeregelte Vergaben passieren, sich auf einen vergleichbaren Weg zu machen. Damit hätten wir einen Schritt in die richtige Richtung gemacht.

Es wäre schön, wenn das 'Münchener Modell' 'Fuße bekommt'. Damit es an keinem deutschen Flughafen in den nächsten Jahren mehr eine Vergabe gibt, ohne dass man sich zumindest intensiv damit befasst hat, wie man den Arbeitsschutz, die Sicherheit, die Qualifikation und noch ein paar weitere Standards in das Pflichtenheft der Vergabe verankern kann. Dafür braucht es eine intensive Diskussion, der konkrete Taten folgen würden. Und es wäre schön, wenn die Politik die Rahmenbedingungen so weiterentwickeln würde, dass solche Modelle in Zukunft nicht mehr eine rühmliche Ausnahme bleiben, sondern zur normalen Realität werden. Im Kern geht es um die Verpflichtung, einheitliche Standards für den Arbeits- und Gesundheitsschutz zu regeln, bevor man Lizenzen vergibt. Dasselbe gilt natürlich auch für allgemeingültige Tarifverträge, die immer noch die zentrale Basis der Arbeitsgestaltung in den einzelnen Branchen sind.«

» Es wäre schön,
wenn das 'Münchener Modell'
'Fuße' bekommt. «



YASMIN FAHIMI

Staatssekretärin im Bundesministerium
für Arbeit und Soziales

»Flughäfen stehen miteinander im Wettbewerb, sowohl national als auch international. Das Motto 'Billig um jeden Preis' gewinnt indes zunehmend an Raum. Der Preis- und Wettbewerbsdruck darf jedoch nicht auf Kosten der Gesundheit der Beschäftigten oder auf Kosten der Sicherheit von Passagieren ausgetragen werden. Hierfür zeigt das 'Münchener Modell' gute Ansätze auf.

Es muss endlich ein deutliches Zeichen für Qualitätsstandards gesetzt werden: Darum ist es die Philosophie des Arbeitsministeriums, dass wir die 'Rutschbahn der Tarifbindung' abstellen müssen. Das geht so nicht weiter. Wir hatten eine Tarifbindung von deutlich über 90 Prozent vor dem Fall der Mauer. Dann entstand ein innerdeutsches Billiglohmland. In diesem Zusammenhang gab es immer mehr OT-Mitgliedschaften. Dann hat man irgendwie Blut geleckt und sich gedacht, das kann man ja mit dem Rest Deutschlands auch machen. Wir haben eine Real-Lohn-Entwicklung, die da, wo es Tarifbindungen gibt, nach wie vor positiv ist. Aber wir haben ganze Branchen, in denen uns die Tarifbindung komplett oder in sehr großem Maße verloren gegangen ist. Dort gibt es ein vollständiges 'Abschmieren' der Real-Lohn-Entwicklung, also eine negative Real-Lohn-Entwicklung. Wenn wir in Deutschland über Real-Lohn-Entwicklung reden, müssen wir als erstes die Frage stellen, ob in tarifgebundenen oder ungebundenen Bereichen? Wenn wir auf diese Art und Weise weitermachen, machen wir damit unser Wirtschaftsmodell kaputt.

Mit dem von der Initiative Neue Qualität der Arbeit (INQA) geförderten Projekt ZusammenWachsen-ArbeitGestalten hat das Bundesministerium für Arbeit und Soziales einen wichtigen Beitrag geleistet, um Arbeits- und Gesundheitsschutz stärker mithilfe von Standards, die die Sozialpartner gemeinsam entwickelten, in die Lizenzvergabe von Aufträgen (Bodenverkehrsdienstleistungen) aufzunehmen. 'Gute und gesunde Arbeit' wurde so in einer vom Wettbewerb umkämpften Branche intensiv rezipiert. Das zeigt, gemeinsam funktioniert es: 'Besser statt billiger'. Dies sichert auch Arbeitgeberattraktivität und Wettbewerbsfähigkeit.

Im Sinne eines nachhaltigen, zukunftsfähigen und fairen Wettbewerbs ist es hilfreich, den Münchner Ansatz breiter zu kommunizieren, um auch weitere Flughäfen für diesen Ansatz zu interessieren und dazu gegebenenfalls auch INQA-Unterstützung nutzen zu können.

Öffentliche Aufträge sind ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Auch hat die öffentliche Hand Gesamtverantwortung und sollte vorbildlich wirken. Der Gesetzgeber hat in den letzten Jahren verstärkt Möglichkeiten geschaffen, soziale, ökologische und nachhaltige Kriterien in der Vergabe zu berücksichtigen. Das gilt überall, wo öffentliche Aufträge vergeben werden. Um diese Möglichkeiten zu nutzen, ist es jedoch nötig, Arbeitsschutzstandards proaktiv in Pflichtenhefte für Ausschreibung zu integrieren. Hier ist das 'Münchener Modell' Vorbild, um Verbesserungen im Arbeitsschutz in Hochrisikobereichen wie den Bodenverkehrsdiensten zu erreichen.

Insbesondere mit Blick auf gute Arbeitsbedingungen und faire Entlohnung dürfen wir unsere Gesellschaft nicht weiter in arm und reich zerfallen lassen. Dafür sind Tarifverträge immer noch das wichtigste Instrument. Das ist die primäre Umverteilung, dort, wo Kapital und Arbeit sich quasi genau darum streiten. Ich will nicht irgendwann in die Situation kommen, wo wir als Gesetzgeber immer wieder eingreifen und über Steuern das Geld holen müssen, um es über irgendwelche Transfersysteme den Armen zu geben. Das will ich nicht. Ich will, dass die Leute von ihrer eignen Arbeit leben können. Das ist aber leider keine Selbstverständlichkeit mehr. Wir haben heute nur noch eine Tarifbindung von etwa 55 Prozent bundesweit und wir müssen weitere deutliche Gegenmaßnahmen ergreifen.«

Gefördert durch:



Im Rahmen der Initiative:



Fachlich begleitet durch:



/Die Lizenzvergaben BVD 2010 und 2017 am Flughafen München

Qualitative Veränderungen im Vergabeverfahren zur Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München (2010/2017): Die wichtigsten Änderungen im Rahmen der Bekanntmachung, des Pflichtenhefts und der Zuschlagskriterien aus arbeitswissenschaftlicher Perspektive – eine Kurzsynopse

Auf der Grundlage von umfangreichen Vorarbeiten zur Gestaltung einer sicheren (Zusammen-)Arbeit der verschiedenen Dienstleister im Bodenverkehrsdienst des Münchner Flughafens wurden gravierende Änderungen im Vergabeverfahren für die neue Lizenz ab 2017 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 dargestellt und bewertet.

1. Bekanntmachung

Bereits bei der Bekanntmachung der BADV-Ausschreibung einer neuen Lizenz zur Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München 2017 wurde erstmalig darauf verwiesen, dass die Qualitätssicherung ein wichtiges ausschreibungsrelevantes Kriterium ist. Unter Punkt 2.3 wird von den Bewerbern ein »Organisationskonzept zu Betriebsaufnahme und Durchführung **einschließlich Qualitätssicherung**« verlangt. Außerdem wird präzise eine Beteiligung am Safetymanagement für den Luftverkehr und die Vorlage eines Arbeitsschutzkonzeptes eingefordert. Damit sind die Vorgaben sehr konkret, während in der Vergangenheit eine Überprüfbarkeit in diesem Umfang nicht gegeben war.

2. Pflichtenheft

Das zur Ausschreibung gehörige »Pflichtenheft und technische Spezifikationen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München« ist fast doppelt so lang wie das Pflichtenheft zur letzten Vergabe 2010. Es enthält zahlreiche qualitative Neuerungen mit erheblichem Potenzial zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen und damit der Sicherheit. Dazu folgen einige Beispiele:

Die Verpflichtung zur Einhaltung des **Sicherheitsmanagementsystems** (Safety Management System – SMS) des Flughafen München setzt in Zukunft voraus, dass alle Akteure im BVD ebenfalls zur Qualitätssicherung mit einem SMS arbeiten (1.5 und 3.3): Die geforderte Vorhaltung eines eigenen Safety Management Systems verbessert den sicherheitsrelevanten Rahmen. Die hierzu notwendigen regelmäßigen Mitarbeiterschulungen und Vorkehrungen sind auf Verlangen des Flughafenunternehmers (Safetymanagers) vorzulegen. Die erfolgreiche Einhaltung der Anforderungen wird sowohl durch die Zusammenarbeit von Flughafenbetreiber und Dienstleister als auch durch die Zuarbeit des Dienstleisters abgebildet. Die verbindlichen Regelungen und Qualifizierungsstandards gelten dabei für alle Beschäftigten des Selbstabfertigers beziehungsweise Dienstleisters – unabhängig vom Arbeitsverhältnis, also zum Beispiel auch für Zeitarbeiter. Für die Einhaltung, Durchführung und Dokumentation ist der Lizenznehmer verantwortlich. Die Ankündigung, dass die **Einhaltung aller Vorschriften aus dem Pflichtenheft von der FMG überprüft und Maßnahmen bei Nicht-Einhaltung veranlasst werden**, stellt die Einhaltung der Vorgaben sicher und benennt klar die Verantwortung hierfür (3.1 Betriebsleitung und Betriebsabläufe).

In Zukunft gelten einheitliche Standards für **Unterweisungen und Qualifikationen** für die Beschäftigten aller Dienstleister: Neu aufgenommen wurden Qualifizierungsanforderungen für bestimmte Tätigkeiten und Qualitätsstandards für die Durchführung von Ausbildungs- und Qualifizierungsmaßnahmen sowie deren Dokumentation, Aktualisierung und Kontrolle (3.1.1.). Das betrifft alle Beschäftigten im Bereich Gepäckabfertigung sowie Flugzeugbe- und -entladung, aber auch deren Trainer und Ausbilder. Bei Verstößen werden zudem die Behebung von Mängeln sowie eine mögliche Sanktionierung geregelt. Der Dienstleister kann seine Mitarbeiter

an der Munich Airport Academy schulen lassen. Falls er seine Beschäftigten »an einem anderen, anerkannten Institut« schulen lässt, gelten folgende Regelungen: Der Dienstleister muss nachweisen, dass »diese Schulungen in Inhalten und Dauer mit den Schulungen der Munich Airport Academy vergleichbar sind«. Die FMG behält sich in diesem Zusammenhang vor, »Zertifikate von solchen Instituten nicht anzuerkennen, deren Schulungsinhalte/-dauer berechnete Zweifel an einer ausreichenden Wissensvermittlung (theoretisch und praktisch) zulassen“.

Bisher galten sehr unterschiedliche Ausbildungs- und Qualifikationsstandards bei den Anbietern von Bodenverkehrsdiens-ten. Bislang erfolgte keine detaillierte Kontrolle der Qualifikationsstandards, infolge dessen auch eine Nicht-Einhaltung der Standards folgenlos geblieben ist. Dies verursachte in der Vergangenheit sowohl Sicherheitsmängel und erzeugte Wettbewerbsverzerrungen. Deshalb wurden im neuen Pflichtenheft ausführlich und explizit alle einzuhaltenden Regelungen und Vorschriften für Unterweisungen, Schulungen und Qualifikationen von Beschäftigten im BVD genannt, inklusive Zeitpunkt, Häufigkeit und turnusmäßiger Wiederholung. Ebenso werden die Anforderungen an eine laufende Dokumentation, die Kontrolle, die Behebung von Mängeln beziehungsweise die Androhung von Sanktionen ausgeführt. Das etabliert die Basis für überprüfbare Standards, die für alle Akteure im BVD gültig und transparent sind. Ermöglicht wird damit eine Verbesserung von Arbeits- und Gesundheitsschutz. Zum Beispiel werden die Anforderungen und das Qualifizierungsniveau für

das Führen von Fahrzeugen und motorisierten Abfertigungsgeräten auf dem Vorfeld vereinheitlicht und deutlich erhöht: unter anderem 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 (3.1.1.).

Im neuen Pflichtenheft wird der **Arbeitsschutz** mit detaillierten Verweisen auf die einschlägigen und für den Flughafenbetrieb besonders relevanten gesetzlichen Regelungen und Verordnungen groß geschrieben (3.1.2): Die Pflicht zur Einhaltung und Dokumentation sowie zum Nachweis und zur Überprüfbarkeit der geforderten Arbeitsschutzbestimmungen verbessern aus arbeitswissenschaftlicher Sicht die Arbeitsbedingungen entscheidend. Diese transparenten und für alle BVD-Dienstleister gültigen Regelungen schaffen gleiche Voraussetzungen für die Einhaltung der auf Flughäfen nötigen hohen Sicherheitsstandards. Das ermöglicht eine Erhöhung der Sicherheit – und zwar für die Beschäftigten aller Akteure auf dem Vorfeld, die koordiniert in zeitlicher und räumlicher Nähe zusammenarbeiten müssen und in der Folge für Passagiere, Aulinemitarbeiter und den Flughafenbetreiber. Mit einer solch strukturierten Gewährleistung und Überprüfbarkeit einheitlicher Qualitätsstandards bei allen Akteuren im BVD erfüllt der Flughafenbetreiber seine aus der BADV erwachsenen Rechte und Pflichten und sorgt für eine deutliche Erhöhung der Sicherheit am Flughafen München und einen fairen Wettbewerb.





Durch neue Vorschriften zum Thema **Sicherheit** wird der Qualitätsstandard im Bodenverkehrsdienst bereits konkret deutlich verbessert (3.1.3): In Zukunft müssen Ramp Agents, Lademeister und Gruppenführer rechtzeitig vor und nach einer Flugzeugabfertigung an der entsprechenden Position am Vorfeld anwesend sein. Der Einrollvorgang des Luftfahrzeugs muss bereits aktiv überwacht werden. Diese Maßnahme soll eine »Sicherheitslücke« vermeiden. Offensichtlich wollte man durch eine deutliche Personalreduzierung Kosten einsparen. Das führte zu einem »verdichteten Einsatz« von qualifiziertem Personal auf Kosten der Sicherheit. Die Folge: Ramp Agents mussten zum Beispiel mehrere Flugzeuge gleichzeitig »abfertigen« und waren damit nicht mehr persönlich bei jeder Maschine dauerhaft vor Ort. Gerade in den Phasen der Abfertigung, in denen der größte Koordinierungsbedarf unter den verschiedenen Dienstleistern auf dem Vorfeld und damit die höchsten Gefährdungspotenziale bestehen, gab es also keine einheitlichen Regeln für alle Anbieter. Als Folge dieser Verbesserung dürfte auch die Teamstärke vor Ort und das Qualifikationsniveau auf dem Vorfeld wieder steigen. So könnte zum Beispiel auch das Risiko von »Fehlbelastungen« reduziert und die »Gepäcksicherheit« erhöht werden.

Der Flughafenbetreiber fordert darüber hinaus von allen Dienstleistern im BVD erstmals die Erstellung eines **Arbeits-**

mittelkatalogs (3.6). 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 beziehungsweise Prüffristen je Gerät und die jeweils zur Bedienung benötigten Qualifikationen (»befähigte Personen«) hinterlegt und nachgewiesen werden. Zum Punkt Behebung von Mängeln und Sanktionen wird ausgeführt: Beanstandungen der FMG müssen innerhalb von sechs Wochen nachweislich behoben sein – sonst erfolgt eine Meldung beim Gewerbeaufsichtsamt. Mit dieser Maßnahme dürfte die Gerätesicherheit deutlich erhöht werden und Bedienungsfehler durch mangelnde Qualifikation und Unfälle vermieden werden.

Unter **Abfertigungsgeräte, technische Arbeitsmittel (5.2)** regelt das neue Pflichtenheft darüber hinaus auch deren Anschaffung und Instandhaltung (Inspektion, Prüfung, Wartung und Instandsetzung): Die Beschaffungsanforderungen für Abfertigungsgeräte und technische Arbeitsmittel wurden erhöht und spezifiziert. Die geforderte regelmäßige Überprü-

fung und Beseitigung von Mängeln sowie die Pflicht zur Dokumentation dieser Maßnahmen dürften den Zustand der technischen Geräte und Arbeitsmittel deutlich verbessern. Damit kann ein wichtiger Beitrag zur Vermeidung von Unfällen, für den Arbeits- und Gesundheitsschutz und die Sicherheit auf dem Vorfeld geleistet werden.

Das neue Pflichtenheft beschäftigt sich außerdem sehr intensiv mit der Überprüfung und nötigenfalls Sanktionierung bei der **Nichterfüllung der Anforderungen des Pflichtenheftes (1.3)**: Der deutliche Hinweis, dass die FMG die Einhaltung der Anforderungen von BADV und Pflichtenheft fordert und in Zukunft regelmäßig prüfen will, hat bisher bei der Lizenzvergabe von Bodenverkehrsdiensten gefehlt. Ebenso der Verweis auf das Recht der FMG, Standards und Mindestanforderungen vorzuschreiben und prozesshaft zu kontrollieren. Die FMG darf mögliche Mängel – mit Verweis auf die Flughafenbenutzungsordnung (FBO) – auch auf Kosten des Verursachers beheben. Hierfür kommt die FBO in Verbindung mit der BADV zur Anwendung.

Diese Regelungen schaffen eine Grundlage für eine umfassende Prävention bei der Qualitätssicherung und für die Gewährleistung von Arbeits- und Gesundheitsschutz. Dadurch werden die Voraussetzungen für eine koordinierte Sicherheit aller Dienstleister im BVD verbessert: Im Falle einer Nichterfüllung des Pflichtenheftes sind Sanktionen möglich, ebenso die Meldung beim Gewerbeaufsichtsamt sowie eine transparente Informationspolitik gegenüber dem Nutzerausschuss und den Luftfahrtbehörden. Diese Neuregelungen können für eine deutliche Verbesserung von Arbeitsbedingungen sorgen: mit mehr Sicherheit, Qualität sowie Gesundheits- und Arbeitsschutz im BVD und für den gesamten Flughafen.

3. Zuschlagskriterien

Bei der Lizenzvergabe 2017 für den BVD schlägt sich die qualitative Gestaltung der Vergabekriterien und des gesamten Auswahlverfahrens auch im Punkt »Auswahlentscheid und Bewertungskriterien« (Punkt 9/2017) nieder: Die inhaltlichen und formalen Anforderungen an die Erbringung von Nachweisen zur Plausibilität der Planungen ist stark gestiegen: So muss zum Beispiel die einzureichende Betriebsplanung auch ein »Arbeitsschutzkonzept« umfassen unter Berücksichtigung der Kriterien »Aufbau- und Ablauforganisation; Vorliegen von Gefährdungsbeurteilungen nach § 5 Arbeitsschutzgesetz, § 3 Betriebssicherheitsverordnung und § 3 Arbeitsstättenverordnung«. Auch bei den Bewertungskriterien und der abschließenden Gewichtung der Punkte gibt es eine Verschiebung von den »kommerziellen Bewerbungsinhalten« hin zu den »qualitativen Bewerbungsinhalten«: Hatten 2010 die »kommerziellen Angebotsinhalte als Hauptkriterium« noch eine Bewertungsgewichtung von 50 Prozent (500 von 1.000 Punkten), besitzen sie 2017 eine Gewichtung von 40 Prozent (400 von 1000 Punkten). Dafür besitzen in der aktuellen Ausschreibung das Perso-

naleinsatzkonzept, das Geräteeinsatzkonzept und das Organisationskonzept zur Betriebsaufnahme und Durchführung inklusive Qualitätssicherung zusammen 60 Prozent Bewertungsgewichtung (je 200, zusammen 600 von 1.000 Punkten). Das bisherige Bewertungskriterium »Referenzen über Erfahrungen auf dem Gebiet der Erbringung von Abfertigungsdienstleistungen auf internationalen Verkehrsflughäfen« mit einer Bewertungsgewichtung von fünf Prozent entfällt.

Bezüglich des Kriteriums der Verlässlichkeit wird bei der aktuellen Ausschreibung »im Sinne einer Plausibilitätsprüfung gewürdigt, ob für die zu erbringenden Dienstleistungen ausreichend Personal und/oder Sachmittel angesetzt sind und die für deren Einsatz zu veranschlagenden Kosten in einer realistischen Höhe berücksichtigt sind«. Weiter heißt es: »Die Höhe der veranschlagten Kosten muss im Einklang mit den Angaben zu den qualitativen Bewerbungsinhalten (Anmerkung: Personal-, Geräte und Organisationskonzept) stehen.« Damit muss sich die angekündigte Umsetzung von Arbeitsschutz und Gesundheitsschutz bereits praktisch im Personaleinsatzkonzept erkennbar niederschlagen: zum Beispiel durch die Einstellung beziehungsweise Bereithaltung entsprechender Fachkräfte.

4. Bewertung

Mit der Gestaltung der neuen Lizenzvergabe 2017 ist den Verantwortlichen des Münchner Flughafens ein arbeitspolitischer Meilenstein gelungen. Dadurch wurden für die Zukunft transparente und für alle Dienstleister verbindliche Standards im Arbeits- und Gesundheitsschutz festgelegt. So können potenzielle Sicherheitsrisiken deutlich minimiert werden. Verbessert werden aber auch die Möglichkeiten der präventiven Kontrolle und die Gestaltung von Gefährdungspotenzialen, die die Arbeit des Bodenverkehrsdienstes auf dem Vorfeld als Risikoarbeitsplatz mit sich bringt. So wurden mit der Gestaltung der Vergabe die Voraussetzungen für einen fairen und nachhaltigen Wettbewerb auf hohem Niveau wiederhergestellt.

Für den nachhaltigen Erfolg des »Münchner Modells« bedarf es nach der Lizenzvergabe für Bodenabfertigungsdienste einer 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 die FMG. Aber auch eine transparente Dokumentation und Überprüfung sowie die Behebung von Mängeln. Nötigenfalls sollte eine Sanktionierung bei Verstößen erfolgen beziehungsweise 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 Bodenabfertigungsdiensteanbietern durch die FMG soll den Arbeits- und Gesundheitsschutz und damit die Sicherheit von Beschäftigten und Passagieren in Zukunft verbessern.

/ Direktvergleich der »Pflichtenhefte« für Bodenabfertigungsdienste - Vergabe 2010 und 2017 (Wortlaut im Original)

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

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
<p>1.2 Grundsatz</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>1.2 Grundsatz [UNVERÄNDERT]</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
<p>1.3 Nichterfüllung der Anforderungen des Pflichtenheftes</p> <p>Bei Nichterfüllung der Anforderungen des Pflichtenheftes gilt § 10 Abs. 2 BADV.</p>	<p>1.3 Nichterfüllung der Anforderungen des Pflichtenheftes [VERÄNDERT]</p> <p>Bei Nichterfüllung der Anforderungen des Pflichtenheftes gilt Teil II Nr. 2.5.4 der Flughafenenutzungsordnung (FBO) in Verbindung mit § 10 Abs. 2 BADV.</p> <p>[NEU]</p> <p>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, Qualifikation 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, Qualifikation 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 nicht diskriminierenden 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.</p> <p>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.</p>

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
<p>1.5 Weitere Regelungen</p> <p>Die geltenden Rechtsvorschriften (wie z. B. LuftVG, LuftSiG), die Flughafenbenutzungsordnung (FBO) in der jeweils geltenden Fassung, die Verkehrsregeln für den nicht-öffentlichen Bereich des Flughafen München in der jeweils geltenden Fassung sowie sonstige einschlägige Bestimmungen in der jeweils geltenden Fassung, wie JAR OPS-Regularien etc., sind einzuhalten.</p> <p>Darüber hinaus wird empfohlen, die nachfolgenden, im IATA Airport Handling Manual [AHM] in der jeweils geltenden Fassung geregelten, Standardverfahren zu beachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 	<p>1.5 Weitere Regelungen [VERÄNDERT]</p> <p>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 nicht-öffentlichen 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.</p> <p>Darüber hinaus wird empfohlen, das IATA Airport Handling Manual [AHM] sowie das dazugehörige IATA Ground Operations Manual [IGOM] in der jeweils geltenden Fassung zu beachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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
<p>1.6 Änderungen und Anpassungen des Pflichtenheftes</p> <p>Der Flughafenunternehmer behält sich vor, jederzeit notwendige Änderungen und Anpassungen dieses Pflichtenheftes vorzunehmen. Der Nutzeroausschuss 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.</p>	<p>1.6 Änderungen und Anpassungen des Pflichtenheftes [VERÄNDERT]</p> <p>Der Flughafenunternehmer behält sich vor, in Abstimmung mit der zuständigen Luftfahrtbehörde, jederzeit notwendige Änderungen und Anpassungen dieses Pflichtenheftes vorzunehmen. Der Nutzeroausschuss 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.</p>
<p>2. Betriebspflicht</p> <p>[..... Autoren-Anmerkung: diverse Betriebspflichten zur Aufrechterhaltung des Flughafenbetriebs]</p>	<p>2. Betriebspflicht</p> <p>[..... Autoren-Anmerkung: unveränderte Betriebspflichten zur Aufrechterhaltung des Flughafenbetriebs]</p> <p>[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.</p>
<p>3. Anforderungen an die Betriebsorganisation</p> <p>3.1 Betriebsleitung und Betriebsabläufe</p> <p>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 Flughafen München unter allen Betriebsbedingungen beitragen.</p> <p>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 Flughafen 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.</p> <p>Der Selbstabfertiger bzw. Dienstleister hat, jeweils auf eigene Kosten, für den – für den beabsichtigten Betrieb notwendigen - Erwerb aller von ihm benötigten Lizenzen, Genehmigungen, Ausbildungen zu sorgen. Diese sind gemäß den gesetzlichen Regelungen jederzeit gültig zu halten. Dem Flughafenbetreiber sind auf Verlangen geeignete Nachweise und Berechtigungen vorzulegen.</p>	<p>3. Anforderungen an die Betriebsorganisation</p> <p>3.1 Betriebsleitung und Betriebsabläufe</p> <p>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.</p> <p>[NEU] Die Vorgaben der BADV und dieses Pflichtenheftes, 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.</p> <p>[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 Flughafen 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 der FMG rechtzeitig vor Betriebsaufnahme vorzulegen. Änderungen sind mit der FMG abzustimmen.</p> <p>Die Festlegungen nach dieser Ziffer gelten entsprechend für Selbstabfertiger.</p>

Vergabe 2010 - Anlage 03

Pflichtenheft und technische Spezifikationen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München

[Autoren-Anmerkung: Im Pflichtenheft der Lizenzvergabe BVD 2009 gab es den Punkt 3.1.1 Unterweisungen und Qualifikationen nicht]

Vergabe 2017 - Anlage 03

Pflichtenheft und technische Spezifikationen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München

NEU]**3.1.1 Unterweisungen und Qualifikationen**

Der Selbstabfertiger bzw. Dienstleister hat, jeweils auf eigene Kosten, für den - 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.

Unterweisungen

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 oder 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 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 so lange 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 nachgewiesen 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 die Anerkennung von Schulungen zurücknehmen und/oder das Wiederholen von Schulungen verlangen. Bei Nichterfüllung behält sich die FMG vor, den Vorfeldführerschein so lange zu entziehen, bis die entsprechenden Nachweise vorgelegt werden.

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

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 vorgeschriebene 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 Standard entspricht (z. B. Defekt).
- Jeder Seminarblock/jedes Seminar muss sowohl theoretisch als auch praktisch durchgeführt 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):

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

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 Flughafenausweissperre«]
- 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]

Flugzeug/Vorfeld:

- Sicherheitsunterweisungen Vorfeld, Flugzeug, Gefahrenpunkte /-zonen, Topographie
- Flugzeugannahme und Sicherung
- Verzurren/Ladungssicherung
- Beladen eines Flugzeuges
- 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]

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.

Vergabe 2010 - Anlage 03

Pflichtenheft und technische Spezifikationen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München

[Autoren-Anmerkung: Im Pflichtenheft der Lizenzvergabe BVD 2009 gab es den Punkt 3.1.2 Arbeitsschutz nicht]

Vergabe 2017 - Anlage 03

Pflichtenheft und technische Spezifikationen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München

[NEU]

3.1.2 Arbeitsschutz

Durch das Arbeitsschutzgesetz [ArbSchG], das Arbeitssicherheitsgesetz [ASiG] und die Betriebsicherheitsverordnung [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 Störfallbeauftragter] 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.
- Die Mitarbeiter des Selbstabfertigers bzw. Dienstleisters müssen bei Einstellung und fortlaufend mindestens einmal jährlich über mögliche, mit ihrer Arbeit verbundene, 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. jeden Arbeitsplatz Gefährdungsbeurteilungen gemäß §§ 5-6 Arbeitsschutzgesetz und § 3 Betriebsicherheitsverordnung 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 eingesetzten 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 Maßnahmen 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

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 Luftfahrzeuges aktiv zu überwachen.

Vergabe 2010 - Anlage 03
Pflichtenheft und technische Spezifikationen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München

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 Flughafen 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, Erstmaßnahmen im Rahmen der Flugzeugbrandbekämpfung sowie den Umgang mit gefährlichen Gütern.
- die Ausbildung und Beschäftigung von Ersthelfern im Betrieb des Dienstleiters 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 Flächenpflege und Winterdienst durch den Flughafenbetreiber.
- die Oberflächenkontrollen der Flugzeugabstellpositionen nach Verlassen [Push Back] des Luftfahrzeuges zur Vermeidung einer Beschädigung durch Fremdoobjekte [Foreign Object Damage].
- 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.
- 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 Fremdoobjekte [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.
- die unverzügliche Unterrichtung der jeweils zuständigen Stellen der entsprechenden Betriebseinheiten des Flughafen München bei Störungen im Betrieb des Dienstleiters bzw. Selbstabfertigers, die Auswirkungen auf die übrige Betriebsabwicklung auf dem Flughafen München haben können.
- 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 Flughafen München oder am Eigentum Dritter, dass sofort die zuständigen Stellen des Flughafenbetreibers [Verkehrsleitung/Wach- und Sicherheitsdienst] hinzugezogen werden.

Vergabe 2017 - Anlage 03
Pflichtenheft und technische Spezifikationen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München

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 nicht-öffentlichen Bereich] und diesem Pflichtenheft**. Die Betriebsleitung ist insbesondere dafür verantwortlich, dass das eingesetzte Personal vollumfänglich mit den **maßgeblichen Rechtsvorschriften sowie der Flughafenbenutzungsordnung [FBO] und deren weiterführenden Bestimmungen, insbesondere den Verkehrs- und Sicherheitsregeln für den nicht-öffentlichen 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 Dienstleiters bzw. Selbstabfertigers. Rechtsgrundlagen für die Anzahl der Ersthelfer im Betrieb sind § 10 des Arbeitsschutzgesetzes [ArbSchG] und § 26 der **Unfallverhütungsvorschrift DGVV-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.
- die Oberflächenkontrollen der Flugzeugabstellpositionen nach Verlassen [Push Back] des Luftfahrzeuges zur Vermeidung einer Beschädigung durch Fremdoobjekte [Foreign Object Debris].
- 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 Fremdoobjekte [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 **[des Verkehrsleiters]** der entsprechenden Betriebseinheiten des Flughafen München bei Störungen im Betrieb des Dienstleiters 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].
 - bei Verursachung von Schäden durch den Dienstleister bzw. Selbstabfertiger an Anlagen und Einrichtungen des Flughafen München oder am Eigentum Dritter, sofort die zuständigen Stellen des Flughafenbetreibers [Verkehrsleitung/Sicherheitsdienst] hinzuzuziehen.

<p>Vergabe 2010 - Anlage 03 Pflichtenheft und technische Spezifikationen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 liegendebliebenen Fahrzeugen und Geräten. <p>Es obliegt jedem Dienstleister und Selbstabfertiger, für jeden im nicht allgemein zugänglichen Bereich des Flughafen München beschäftigten Mitarbeiter die dazu nötige Zugangsberechtigung mit Flughafenausweis 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.</p>	<p>Vergabe 2017 - Anlage 03 Pflichtenheft und technische Spezifikationen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 liegendebliebenen Fahrzeugen und Geräten. <p>Es obliegt jedem Dienstleister und Selbstabfertiger, für jeden im nicht allgemein zugänglichen Bereich des Flughafen München beschäftigten Mitarbeiter die dazu nötige Zugangsberechtigung mit 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.</p>
<p>3.3 Safety Management System (SMS)</p> <p>Der Dienstleister bzw. Selbstabfertiger verpflichtet sich zur regelmäßigen Teilnahme an den durch den Flughafenbetreiber durchgeführten Koordinationsmeetings (Safety Gruppe etc.).</p>	<p>3.3 Safety Management System (SMS)</p> <p>[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 sicherstellen. 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.</p> <p>Ferner verpflichtet sich der Dienstleister zur regelmäßigen Teilnahme an den durch den Safetymanager des Flughafen München organisierten Safety Committees.</p>
<p>[Autoren-Anmerkung: Im Pflichtenheft der Lizenzvergabe BVD 2009 gab es den Punkt 3.4 Teilnahme am Delay Code Clearing Verfahren (DCC) nicht]</p>	<p>[NEU] 3.4 Teilnahme am Delay Code Clearing Verfahren (DCC)</p> <p>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 Abschnitt 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 abgehenden Flügen jedes Betriebstages sind bei Flugverspätungen der oder die Delay Codes in dem IATA-Format anzugeben. Sobald zu einem Flug ein 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.</p>

<p>Vergabe 2010 - Anlage 03 Pflichtenheft und technische Spezifikationen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München</p>	<p>Vergabe 2017 - Anlage 03 Pflichtenheft und technische Spezifikationen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München</p>
<p>3.4 Führen von Fahrzeugen oder Abfertigungsgeräten sowie Betrieb von Passagierbussen</p> <p>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 notwendig.</p> <p>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.</p>	<p>3.5 Führen von Fahrzeugen oder Abfertigungsgeräten sowie Betrieb von Passagierbussen</p> <p>[VERÄNDERT] Zum unbegleiteten Befahren des nicht-öffentlichen Bereiches ist eine Fahrberechtigung erforderlich (Vorfeldführerschein). Der Vorfeldführerschein ist immer mitzuführen. Die Schulung sowie die Ausstellung des Vorfeldführerscheins erfolgen 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).</p> <p>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.</p> <p>[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.</p>
<p>3.5 Geräteausstattung und Gerätemenge</p>	<p>3.6 Geräteausstattung und Gerätemenge</p> <p>[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.</p> <p>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.</p> <p>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 nachzuweisen. Die Nichteinhaltung oder Verstöße können beim Gewerbeaufsichtsamt zur Meldung gebracht werden.</p>

Vergabe 2010 - Anlage 03

Pflichtenheft und technische Spezifikationen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München

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 eindeutige Zuordnung und Identifizierung im laufenden Betrieb zulassen.

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.

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.

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.

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 Luftfahrzeuges bei dem, der die Position erstmalig freigemeldet hat.

Vergabe 2017 - Anlage 03

Pflichtenheft und technische Spezifikationen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München

[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 Sicherheits- einrichtungen dürfen nicht manipuliert werden.**

Der Dienstleister bzw. Selbstabfertiger verpflichtet sich ferner, die vorgeschriebenen regelmäßigen 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 Fahrzeuge sind mit Identifikationsnummern 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.

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 den an die Luftfahrzeugabstellposition direkt angrenzenden und ausgewiesenen GSE-Flächen** abgestellt werden, wenn sich nach erfolgter Abfertigung keine Abfertigung durch einen anderen Dienstleister und Selbstabfertiger unmittelbar anschließt. 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 eigenständig 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. **Die Mitarbeiter müssen aufgrund der Dienstkleidung dem Selbstabfertiger bzw. Dienstleister eindeutig zugeordnet werden können.**

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 Luftfahrzeuges bei dem, der die Position erstmalig freigemeldet hat.

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
<p>4.5 Fracht</p> <p>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.</p> <p>Der Abtransport der Fracht sowie die Bereitstellung der Fracht an der Flugzeugposition erfolgt in der Verantwortung des Bodenabfertigungsdienstleisters.</p> <p>Spezialverladungen sind mit den Cargo-Dienstleistern des Flughafen München, bzw. dem zuständigen Spediteur vorab zu koordinieren und dem Flughafenbetreiber anzuzeigen.</p> <p>Frachtcontainer sind grundsätzlich in den vom Flughafen hierfür ausgewiesenen Bereichen auf Rollbahnen oder Dollies abzustellen bzw. zu lagern.</p> <p>[fehlt im neuen Pflichtenheft] Für die Importfrachtlieferung im Cargobereich des Flughafens (Anlieferung an Warehouse im Inbound) gilt, dass die letzte Fracht 90 Minuten nach ONB eingetroffen sein muss.</p>	<p>4.5 Fracht [VERÄNDERT]</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Spezialverladungen sind mit den Cargo-Dienstleistern des Flughafen München, bzw. dem zuständigen Spediteur vorab zu koordinieren und dem Flughafenbetreiber anzuzeigen.</p> <p>Frachtcontainer sind grundsätzlich in den vom Flughafen hierfür ausgewiesenen Bereichen auf Rollbahnen oder Dollies abzustellen bzw. zu lagern.</p>
<p>4.6 Schlepper und Hubfahrzeuge</p> <p>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.</p> <p>Das eingesetzte Personal muss über einen Sprechfunklehrgang verfügen, der entgeltpflichtig vom Flughafenbetreiber durchgeführt wird.</p> <p>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.</p>	<p>4.6 Luftfahrzeugschlepper [VERÄNDERT]</p> <p>Die für den Abfertigungsbetrieb am Flughafen München eingesetzten Schleppfahrzeuge müssen gemäß den geltenden Vorschriften mit zusätzlichen Rundumleuchten und bei luftfahrzeugunbemannten Schleppvorgängen mit rot/grünen Strahlern 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.</p> <p>Das eingesetzte Personal muss über einen Sprechfunklehrgang verfügen, der entgeltpflichtig von der FMG durchgeführt wird.</p> <p>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.</p>
<p>4.7 Gepäckabfertigung, Be- und Entladung von Luftfahrzeugen (LFZ)</p> <p>Die Be- und Entladung sowie die Gepäckauslieferung und die damit in Zusammenhang stehende Wartezeit der Passagiere sind wesentliche Servicekriterien des Flughafen 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:</p> <p>Erstes Gepäckstück auf dem Ankunftseinschleuseband der GFA (Schnittstelle zur ZI): ONB + 15 Minuten</p> <p>Letztes Gepäckstück auf dem Ankunftseinschleuseband der GFA (Schnittstelle zur ZI): ONB + 40 Minuten</p> <p>Sperr- und Sondergepäck ist in einem angemessenen Zeitraum zum auszuliefernden Lokalgepäck in der Einreise zur Verfügung zu stellen.</p>	<p>4.7 Gepäckabfertigung, Be- und Entladung von Luftfahrzeugen (LFZ) [VERÄNDERT]</p> <p>Die Be- und Entladung sowie die Gepäckauslieferung und die damit in Zusammenhang stehende Wartezeit der Passagiere sind wesentliche Servicekriterien des Flughafen 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:</p> <p>Erstes Gepäckstück auf dem Ankunftseinschleuseband der GFA (Schnittstelle zur ZI): ONB + 15 Minuten</p> <p>Letztes Gepäckstück auf dem Ankunftseinschleuseband der GFA (Schnittstelle zur ZI): ONB + 40 Minuten</p> <p>Sperr- und Sondergepäck ist in einem angemessenen Zeitraum zum auszuliefernden Lokalgepäck in der Einreise zur Verfügung zu stellen, insbesondere Kinderwagen und Rollstühle.</p>

<p>Vergabe 2010 - Anlage 03 Pflichtenheft und technische Spezifikationen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München</p>	<p>Vergabe 2017 - Anlage 03 Pflichtenheft und technische Spezifikationen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen München</p>
<p>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 Entnahmehundlauf zu gewährleisten (die Abwurfkapazität der GFA darf durch Nichtabnahme von Gepäckstücken nicht beeinflusst werden).</p> <p>Die Betriebsabläufe an der Schnittstelle zur Zentralen Infrastruktureinrichtung inklusive der zeitlichen Vorgaben sind im Anhang 1 zu diesem Pflichtenheft dargestellt.</p>	<p>[NEU] Bei ankommenden Flugereignissen sind entladene Gepäckstücke, die dem Passagier unmittelbar nach Ankunft zur Verfügung gestellt werden müssen (Kinderwagen, nicht kabinenkonformes Gepäck), vom Dienstleister/Selbstabfertiger im Brückenkopf der Fluggastbrücke bereitzustellen. Bei abfliegenden Flugereignissen sind im Brückenkopf der Fluggastbrücke vom Passagier abgegebene Gepäckstücke (Kinderwagen, nicht kabinenkonformes Gepäck) vom Dienstleister/Selbstabfertiger zum Laderaum des Flugzeuges zu verbringen. Die Ankunftsbander sind spätestens 15 Minuten nach Abschluss der Ausladung des Gepäcks eines Fluges durch den Dienstleister bzw. Selbstabfertiger frei zu räumen.</p> <p>[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 Entnahmehundlauf zu gewährleisten (die Abwurfkapazität der GFA darf durch Nichtabnahme von Gepäckstücken nicht beeinflusst werden).</p> <p>Die FMG stellt ein System zur Erfassung der Gepäckzeitschleusen bereit, das durch den Dienstleister bedient werden muss.</p> <p>Die Betriebsabläufe an der Schnittstelle zur Zentralen Infrastruktureinrichtung inklusive der zeitlichen Vorgaben sind im Anhang 1 zu diesem Pflichtenheft dargestellt.</p>
<p>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.</p> <p>[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.</p> <p>Grundsätzlich ist eine regelmäßige (monatliche) Beprobung des Frischwasserfahrzeuges durch ein unabhängiges Institut durchzuführen. Die Ergebnisse sind den Behörden auf Nachfrage offenzulegen.</p> <p>Weiterhin ist eine regelmäßige (wöchentliche) Desinfektion der Frischwassertanks der Fahrzeuge zu gewährleisten. Die Desinfektion ist auch nach Wartungs- oder Reparaturarbeiten am Frischwassersystem erforderlich.</p> <p>Der Selbstabfertiger bzw. Dienstleister muss die Frischwasserfüllstation sowie die Fäkalienschütte als Einrichtungen der Zentralen Infrastruktur (ZI) des Flughafens München nutzen.</p>	<p>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.</p> <p>Es ist eine regelmäßige (monatliche) Beprobung des Frischwasserfahrzeuges durch ein unabhängiges Institut durchzuführen. Die Ergebnisse sind den Behörden auf Nachfrage offenzulegen.</p> <p>Weiterhin ist eine regelmäßige (wöchentliche) Desinfektion der Frischwassertanks der Fahrzeuge zu gewährleisten. Die Desinfektion ist auch nach Wartungs- oder Reparaturarbeiten am Frischwassersystem erforderlich.</p> <p>Der Selbstabfertiger bzw. Dienstleister muss die Frischwasserfüllstation sowie die Fäkalienschütte als Einrichtungen der Zentralen Infrastruktur (ZI) des Flughafens München nutzen.</p>
<p>4.10 Zentrale Infrastruktur</p> <p>[Vorgaben ohne Relevanz zu Sicherheit/Qualifikation/ArbSchG]</p>	<p>4.10 Zentrale Infrastruktur</p> <p>[unveränderte Vorgaben ohne Relevanz zu Sicherheit/Qualifikation/ArbSchG]</p> <p>[NEU] Fluggastbrücken Die Bedienung der Fluggastbrücken erfolgt durch Personal der Zentralen Infrastruktur.</p> <p>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.</p> <p>Flugzeugklimatisierung (Pre Conditioned 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>

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
5. Technische Spezifikationen 5.1 Telekommunikations- und Informationssysteme [Vorgaben ohne Relevanz zu Sicherheit/Qualifikation/ArbSchG]	5 Technische Spezifikationen 5.1 Telekommunikations- und Informationssysteme [veränderte Vorgaben ohne Relevanz zu Sicherheit/Qualifikation/ArbSchG]
5.2 Abfertigungsgeräte 5.2.1 Grundsatz <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Normen und Vorschriften: Die Geräte müssen den jeweils aktuell geltenden Normen und gesetzlichen Vorschriften entsprechen. Insbesondere ist auf folgende Regelungen hinzuweisen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 <p>EG-Konformitätserklärung im Sinne der EG-Maschinenrichtlinie (Abmessungen):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fahrzeuglänge 3.600 mm • Fahrzeugbreite 1.800 mm • Fahrzeughöhe 2.450 mm • Äußerer Wendekreis 3.600 mm 	5.2 Abfertigungsgeräte, technische Arbeitsmittel 5.2.1 Allgemeines (Beschaffheitsanforderungen, Instandhaltung) <p>[VERÄNDERT – Inhalte und Reihenfolge]</p> <p>Beschaffheitsanforderungen Eingesetzte Arbeitsmittel müssen den Europäischen Einzelrichtlinien, den nationalen gesetzlichen Vorschriften und Beschaffheitsanforderungen entsprechen. Insbesondere wird auf folgende Vorschriften verwiesen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maschinenrichtlinie 2006/42/EG • Produktsicherheitsgesetz (ProdSG) • ProdSV »Bereitstellung elektrischer Betriebsmittel« • 8. ProdSV »Bereitstellung von persönlicher Schutzausrüstung auf dem Markt« • 9. ProdSV »Maschinenverordnung« • Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV) <p>Es dürfen nur Flugzeugabfertigungsgeräte eingesetzt werden, die nach den anerkannten Normen und Regeln der Technik gefertigt wurden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • DIN EN 1915 Teil 1-4 »Allgemeine Anforderungen an Luftfahrt-Bodengeräte« • DIN EN 12312 Teil 1-20 »Besondere Anforderungen an Luftfahrt-Bodengeräte« <p>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.</p> <p>In der Gepäckförderanlage wird das Gerät vollelektrisch betrieben. Bei Ein- und Ausfahrt in die Halle kann die Antriebsart gewechselt werden.</p> <p>[NEU] Instandhaltung (Inspektion, Prüfung, Wartung und Instandsetzung) Der Selbstabfertiger bzw. Dienstleister hat sicherzustellen, dass Betriebsmittel regelmäßig inspiziert, geprüft und gewartet, erforderliche Prüfungen durchgeführt, dokumentiert und Schäden beseitigt werden. Zu prüfende oder instanzzuhaltende 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.</p>

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
<p>5.2.3 Gepäckwagen und -dollies</p> <p>Die Gepäcktransportwagen müssen den erschwerten Fahrbedingungen in den Gepäckräumen, besonders beim Anfahren von der Beladestation an den Zielstau-bahnen und der Einfahrt in den Fahrgang, angepasst sein.</p> <p>[fehlt im neuen Pflichtenheft] Die Maße dürfen folgende Werte nicht übersteigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 <p>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].</p>	<p>5.2.3 Gepäckwagen und -dollies [VERÄNDERT]</p> <p>Die Gepäcktransportwagen müssen den erschwerten Fahrbedingungen in den Gepäckräumen, besonders beim Anfahren von der Beladestation an den Zielstau-bahnen und der Einfahrt in den Fahrgang, angepasst sein.</p> <p>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].</p>
<p>5.2.6 Passagierbusse</p> <p>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 ungehinderter und gefahrloser Einsatz gewährleistet ist.</p> <p>Über die in München geltenden höchstzulässigen Abmessungen sowie Wendekreise hat sich der Dienstleister rechtzeitig zu informieren und den Geräteeinsatz entsprechend anzupassen.</p>	<p>5.2.6 Passagierbusse</p> <p>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 ungehinderter und gefahrloser Einsatz gewährleistet ist.</p> <p>Über die in München geltenden höchstzulässigen Abmessungen sowie Wendekreise hat sich der Dienstleister rechtzeitig zu informieren und den Geräteeinsatz entsprechend anzupassen.</p> <p>[NEU] Passagierbusse sind mit einer dynamischen Außenanzeige auszurüsten, auf der ersichtlich 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.</p>
<p>Glossar</p>	<p>Glossar</p>

Impressum

Herausgeber

Flughafen München GmbH
Betriebsrat
Postfach 23 17 55
85326 München

www.munich-airport.de

Redaktion

Corporate Media

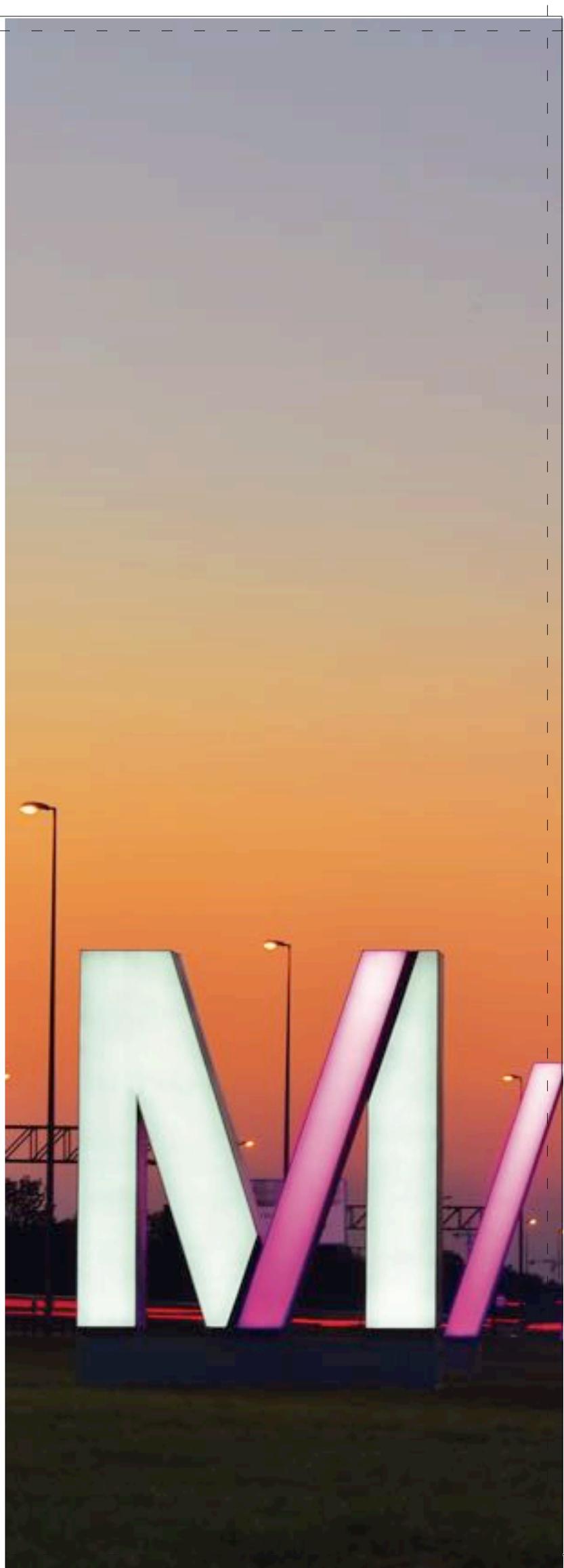
Gestaltung

© SPARKS CONSULTING

Fotos und Grafiken

Flughafen München GmbH
Hubert Thiermeyer, Gesellschaft für Gute Arbeit mbH

Oktober 2017



munich-airport.de