



Pflichtenheft und technische Spezifikationen für die Erbringung von Bodenabfertigungs- diensten am Flughafen München

Gültig ab: 01.03.2024

Dokumentenummer: AVBK-RL-001.001.001



Gliederung

1.	Allgemeine Regelungen	5
1.1.	Begriffsbestimmungen	5
1.2.	Grundsatz.....	5
1.3.	Nichterfüllung der Anforderungen des Pflichtenheftes.....	5
1.4.	Geltungsbereich.....	6
1.5.	Weitere Regelungen.....	6
1.6.	Änderungen und Anpassungen des Pflichtenheftes.....	7
2.	Betriebspflicht.....	7
2.1.	Verpflichtungen im Rahmen der Betriebspflicht.....	7
2.2.	Luftfahrzeuge, die Gegenstand von Bedrohungen sind.....	7
2.3.	Alarmtruppe.....	8
2.4.	Kontrolle von Reisegepäck und Fracht.....	8
2.5.	Betriebsablauf.....	8
2.6.	Versicherungen.....	8
3.	Anforderungen an die Betriebsorganisation	8
3.1.	Betriebsleitung und Betriebsabläufe.....	8
3.1.1.	Unterweisungen und Qualifikationen	9
3.1.1.1.	Unterweisungen.....	9
3.1.1.2.	Qualifikationen	10
3.1.1.3.	Gepäckabfertigung, Flugzeugbe- und entladung	12
3.1.1.4.	Transport- und Sonderdienste	15
3.1.2.	Arbeitsschutz	16
3.1.3.	Sicherheit.....	18
3.1.4.	Airport Community App [ACA].....	18
3.2.	Pflichten der Betriebsleitung	19
3.3.	Safety Management System [SMS].....	20
3.4.	Flugplatzhandbuch [FHB].....	21



3.5.	Teilnahme am Delay Code Clearing Verfahren (DCC)	22
3.6.	Teilnahme am Airport Collaborative Decision Making (A-CDM)	23
3.7.	Führen von Fahrzeugen oder Abfertigungsgeräten sowie Betrieb von Passagierbussen.....	23
3.8.	Geräteausstattung und Gerätemenge.....	24
3.9.	Tierschutzbeauftragter	26
4.	Zeitliche Vorgaben und Standards	26
4.1.	Abfertigungspositionen.....	26
4.2.	Minimum Connecting Time (MCT)	27
4.3.	Passagierbusbetrieb.....	27
4.4.	Geräteinsatz	27
4.5.	Fracht.....	28
4.6.	Gepäckabfertigung, Be- und Entladung von Luftfahrzeugen	28
4.7.	Frischwasser und Toilettenservice	29
4.8.	Bereitstellung Push Back.....	30
4.9.	Zentrale Infrastruktureinrichtungen	30
4.9.1.	Check-In Dead Lines für Gepäck.....	30
4.9.2.	BSM (Baggage Source Message)	30
4.9.3.	Transport- und Verladeprozess an der Schnittstelle zur ZI	30
4.9.4.	Fluggastbrücken.....	30
4.9.5.	Stationärer Bodenstrom	31
4.9.6.	Flugzeugklimatisierung (Pre Conditioned Air - PCA)	31
4.9.7.	Frischwasserfüllstation	31
4.9.8.	Fäkalienschütte	31
5.	Technische Spezifikationen	31
5.1.	Telekommunikations- und Informationssysteme	31
5.1.1.	Elektromagnetische Interferenz (EMI) Störaussendung	33
5.1.2.	Verifikation der EMI durch Teststellung	33
5.2.	Abfertigungsgeräte, technische Arbeitsmittel	34



5.2.1. Allgemeines [Beschaffenhheitsanforderungen, Instandhaltung]	34
5.2.1.1. Emissionsarmer Flughafenbetrieb	34
5.2.1.2. Beschaffenhheitsanforderungen	34
5.2.1.3. Instandhaltung [Inspektion, Prüfung, Wartung und Instandsetzung].....	36
5.2.2. Luftfahrzeugschlepper	36
5.2.3. Infrastrukturelle Einrichtungen für flughafenspezifische Elektrofahrzeuge [Elektrogepäckschlepper]	36
5.2.4. Gepäckwagen und -dollies	37
5.2.5. Frischwasserfahrzeuge	37
5.2.6. Toilettenservice-Fahrzeuge	37
5.2.7. Passagierbusse.....	38
5.3. Nutzung der PCA-Anlage.....	38
6. Anlagen	38
7. Abkürzungsverzeichnis.....	39



1. Allgemeine Regelungen

1.1. Begriffsbestimmungen

Die Begriffe „Dienstleister“, „Selbstabfertiger“ und „Bodenabfertigungsdienste“ entsprechen den Begriffsbestimmungen in § 2 Bodenabfertigungsdienst-Verordnung [BADV].

1.2. Grundsatz

Die Erbringung von Bodenabfertigungsdienstleistungen darf den Flughafenbetrieb in seiner Gesamtheit nicht beeinträchtigen. Hierzu ist die Erfüllung der Anforderungen dieses Pflichtenhefts und dieser technischen Spezifikationen über die in § 8 Abs. 1 und 2 BADV sowie Anlage 3 zu § 8 BADV vorgegebenen Anforderungen hinaus unabdingbar.

Die Luftfahrtbehörde (Regierung von Oberbayern, Luftamt Südbayern, 80534 München) macht die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten von der Erfüllung der Anforderungen dieses Pflichtenheftes abhängig.

Selbstabfertiger bzw. Dienstleister haben zu berücksichtigen, dass die Bodenabfertigungsdienste in einem - betrieblich und sicherheitstechnisch betrachtet - sensiblen Bereich geleistet werden. Das kann Folgen für die Erreichbarkeit und Zugänglichkeit der Arbeitsstätten und für die zu leistenden Bodenabfertigungsdienste selbst haben.

1.3. Nichterfüllung der Anforderungen des Pflichtenheftes

Bei Nichterfüllung der Anforderungen des Pflichtenheftes gilt Teil II Nr. 2.5.4 der Flughafenbenutzungsordnung [FBO] in Verbindung mit § 10 Abs. 2 BADV.

Die Flughafen München GmbH [FMG] fordert und überprüft die Einhaltung der Anforderungen, die die BADV und dieses Pflichtenheft an Selbstabfertiger und Dienstleister bei der Erbringung der Bodenabfertigungsdienste stellen. Die FMG ist befugt, bei Verstößen gegen Anforderungen aus BADV und Pflichtenheft, vor allem bei Verstößen gegen Vorgaben mit Bezug zu Sicherheit, Qualifikationen und Unterweisungen sowie Gesundheits- und Arbeitsschutz, auf der Grundlage des § 10 Abs. 2 BADV und Teil II Nr. 2.5.4 der FBO die erforderlichen Maßnahmen einzuleiten.

Die FMG ist zu den im Pflichtenheft verankerten Themen in Bezug auf Sicherheit, Qualifikationen und Unterweisungen sowie Gesundheits- und Arbeitsschutz zu konsultieren und gibt dazu Standards und Mindestanforderungen für Selbstabfertiger sowie Dienstleister vor, die stets einzuhalten sind. Spätestens drei Monate vor Betriebsaufnahme sind der FMG die entsprechenden Dokumente bei Dienstleistungen im Sinne § 3 Abs. 2 BADV unaufgefordert vorzulegen. Die FMG prüft nach sachgerechten, objektiven, transparenten und nichtdiskriminierenden Beurteilungskriterien, ob die geforderten



Standards und Mindestanforderungen eingehalten werden. Beanstandungen der FMG sind unverzüglich umzusetzen. Die vorgelegten Dokumente sind aktuell bzw. gültig zu halten und jederzeit auf Verlangen der FMG vorzulegen.

Bei mehrfachen schwerwiegenden Verstößen gegen die Anforderungen der BADV und des Pflichtenheftes sowie sonstigen sicherheitsgefährdende Verhaltensweisen behält sich die FMG vor, den Flughafenausweis von betreffenden Mitarbeitern sperren zu lassen. In Fällen von Verstößen gegen das Arbeitsschutzrecht wird die FMG dem Gewerbeaufsichtsamt Meldung machen. Der Nutzerausschuss und die zuständige Luftfahrtbehörde werden über Verstöße informiert.

1.4. Geltungsbereich

Das Pflichtenheft gilt für alle Selbstabfertiger und Dienstleister am Flughafen München, die Bodenabfertigungsdienste im Sinne der Anlage 1 zur BADV erbringen, unbeschadet der Tatsache, dass für einen Teil der Dienste eine Zulassung auch ohne Auswahlverfahren nach BADV erteilt wird (marktoffene Dienste gemäß § 3 Abs. 1 BADV).

1.5. Weitere Regelungen

Die einschlägigen gesetzlichen Vorschriften, insbesondere die nationalen (LuftVG, LuftSiG, LuftVZO), europäischen (insb. VO EU 2018/1139 inkl. der zugehörigen Durchführungsverordnungen) und internationalen Sicherheitsvorschriften in der jeweils geltenden Fassung sind zu beachten. Gleiches gilt für die FBO (17 Anlage 05) des Flughafens München und dessen weiterführende Bestimmungen, insbesondere des Flugplatzhandbuchs (FHB) (23 Beilage 02). 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:

- 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



- AHM 1110 Ground Operations Training Program

1.6. Änderungen und Anpassungen des Pflichtenheftes

Der Flughafenbetreiber behält sich vor, in Abstimmung mit der zuständigen Luftfahrtbehörde, jederzeit notwendige Änderungen und Anpassungen dieses Pflichtenheftes vorzunehmen. Der Nutzerausschuss ist vor deren Festlegung anzuhören. In diesem Fall erfolgt jeweils rechtzeitig eine gesonderte Information – mindestens in Textform – an die Dienstleister bzw. Selbstabfertiger. Die vorgenommenen Änderungen werden über eine Versionsänderung dieses Pflichtenheftes bekannt gegeben.

2. Betriebspflicht

2.1. Verpflichtungen im Rahmen der Betriebspflicht

Dienstleister und Selbstabfertiger haben sich für sämtliche aufgeführten gewerblichen Tätigkeiten in angemessener Weise an der Betriebspflicht zu beteiligen, nach Maßgabe des Pflichtenhefts in der jeweils geltenden Fassung.

Dies bedeutet insbesondere, während der Betriebszeiten [24 Stunden] des Flughafens die übernommenen Tätigkeiten zu erbringen und allen Nachfragern zu wettbewerbsgerechten, nicht diskriminierenden Bedingungen und Entgelten anzubieten und sämtliche, auch außerplanmäßige Flüge jeder nachfragenden Luftverkehrsgesellschaft [LVG] auf jeder von der FMG zugewiesenen Abfertigungsposition/Gepäckumschlagsbereich abzufertigen, soweit der Nutzungsvertrag gem. § 9 BADV nicht Ausnahmen vorsieht. Ausgenommen sind Selbstabfertiger, soweit sie nur die Abfertigung ihrer eigenen Luftfahrzeuge vornehmen.

Dies umfasst auch außerplanmäßige Flüge, unvorhergesehene technische Zwischenstopps oder Ausweichlandungen sowie die Abwicklung von Notlandungen. Hinsichtlich der zu erbringenden Unterstützungsleistungen in einem der oben genannten Fälle sind geeignete organisatorische Abstimmungen, auf Basis des Notfallplans des Flughafen München sowie unter Einbezug des jeweiligen Alarmplans der LVGs, mit dem Manager Operational Services der FMG zu treffen. Die Leistung der Ver- bzw. Entsorgung von Luftfahrzeugen mit Frischwasser und Toilettenservice sowie der Transport von Fracht ist in der betriebsbeschränkten Nachtzeit von 24:00 Uhr bis 05:00 Uhr nicht erforderlich.

2.2. Luftfahrzeuge, die Gegenstand von Bedrohungen sind

Die Ausführungen unter Ziffer 2.1 gelten auch für das Verbringen von Luftfahrzeugen auf Sicherheitspositionen, für die Entladung, die Ver- und Entsorgungsleistungen für betroffene Luftfahrzeuge, die Gegenstand von Bedrohungen sind, sowie für die gemäß den



Vorgaben des Flughafenbetreibers und der Luftfahrtbehörden vorgesehene Behandlung nicht identifizierter Ladungen.

2.3. Alarmtruppe

Im Einvernehmen mit allen Beteiligten kann abweichend von den Regeln in den Ziffern 2.1 und 2.2 eine gesonderte Vereinbarung wie z.B. die Einrichtung einer gemeinsamen Alarmtruppe beschlossen werden.

2.4. Kontrolle von Reisegepäck und Fracht

Selbstabfertiger und Dienstleister sind verpflichtet, die auf Anweisung der zuständigen Behörden durchzuführenden Kontrollen von Reisegepäck und Fracht zu unterstützen sowie, falls notwendig, in diesem Zusammenhang zusätzliche Leistungen zu erbringen und ausreichend Personal zur Verfügung zu stellen.

2.5. Betriebsablauf

Die Selbstabfertiger und Dienstleister haben die Durchführung der Bodenabfertigungsdienste auf die Realisierung eines ungestörten, sicheren und flüssigen Betriebsablaufs im Hinblick auf die Kapazitätsoptimierung des Flughafens zu unterstützen. Es gelten die Regelungen der FBO und des FHB in der jeweils geltenden Fassung.

2.6. Versicherungen

Vor Aufnahme der Abfertigungsaktivitäten ist neben der Haftpflichtversicherung nach Anlage 3 BADV der Abschluss einer Umwelthaftpflichtversicherung gemäß Umwelthaftungsgesetz nachzuweisen, sofern die Verursachung von Umweltschäden durch die Tätigkeit denkbar ist. Der Deckungsumfang [zu versichernde Gefahren/Versicherungssumme] richtet sich nach Art, Umfang und Gefahreneigtheit der zu erbringenden Abfertigungsdienste unter Zugrundelegung der geltenden Umweltgesetze.

3. Anforderungen an die Betriebsorganisation

3.1. Betriebsleitung und Betriebsabläufe

Die Erbringer von Bodenabfertigungsdiensten haben die betriebsorganisatorischen und personellen Vorkehrungen zu treffen, die jederzeit, auch unter erschwerten Bedingungen, eine störungsfreie und sichere Erbringung der angebotenen Dienstleistungen ermöglichen, den betriebssicheren Zustand des Flughafen München und den ordnungsgemäßen Flughafenbetrieb nicht beeinträchtigen sowie zur sicheren, reibungslosen und pünktlichen Luftverkehrsabwicklung des Flughafen München unter allen Betriebsbedingungen beitragen.



Die Vorgaben der BADV und dieses Pflichtenhefts, insbesondere in Bezug auf die anzuwendenden Sicherheitsvorschriften, die notwendigen Unterweisungen und Qualifikationen des eingesetzten Personals und die relevanten Bestimmungen des Arbeitsschutzrechts sind stets einzuhalten. Regelungen, die sich auf die Beschäftigten des Selbstabfertigers bzw. Dienstleisters beziehen, gelten für alle Personen, die für den Selbstabfertiger bzw. Dienstleister bei der Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten tätig werden, unabhängig von der Ausgestaltung des konkreten Arbeitsverhältnisses. Die FMG überprüft im Rahmen ihrer Zuständigkeit die Einhaltung dieser Vorschriften und veranlasst bei Nichteinhaltung entsprechende Maßnahmen.

Die Erbringer von Bodenabfertigungsdiensten haben eine verantwortliche, entscheidungsbefugte Betriebsleitung nebst Vertretung einzurichten und namentlich zu benennen, die der FMG während der 24-stündigen Betriebszeit des Flughafens München als Kontakt- und Koordinationsstelle zur Verfügung steht. Des Weiteren ist ein eigener Alarmplan für den Fall von Störungen jeweils in der gültigen Fassung vorzuhalten und der FMG rechtzeitig vor Betriebsaufnahme vorzulegen. Änderungen sind mit der FMG abzustimmen.

Die Festlegungen nach dieser Ziffer gelten entsprechend für Selbstabfertiger.

3.1.1. Unterweisungen und Qualifikationen

Der Selbstabfertiger bzw. Dienstleister hat, auf eigene Kosten, die für den beabsichtigten Betrieb notwendigen, von ihm benötigten Lizenzen, Genehmigungen, Ausbildungen und Kenntnisse zu erwerben. Diese müssen jederzeit den geltenden rechtlichen und behördlichen Vorgaben entsprechen.

3.1.1.1. 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:

- bei Einstellung oder Versetzung vor Aufnahme der Tätigkeit,



- vor dem erstmaligen Führen oder Bedienen eines Fahrzeuges oder Gerätes nach entsprechender Qualifizierung,
- bei Veränderungen im Aufgabenbereich,
- bei Veränderungen in den Arbeitsabläufen aufgrund neuer Gesetze, Verordnungen oder Vorgaben des Flugplatzunternehmers,
- bei Einführung neuer Betriebsmittel, Arbeitsstoffe oder neuer Warnsysteme,
- in der Folge von Unfällen, Beinaheunfällen und sonstigen Schadenereignissen.

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 (Spiegelstriche 1-5) sind der FMG, bzw. die safety-relevanten Dokumentationen (Spiegelstrich 6) direkt dem Safety Manager, jährlich vorzulegen.

Bei Nichteinhaltung von Spiegelstrich 2 behält sich die FMG vor, den Vorfeldführerschein der nicht unterwiesenen Mitarbeiter solange zu entziehen, bis die entsprechenden Nachweise vorgelegt werden. Bei Nichteinhaltung von Spiegelstrich 1 sowie von Spiegelstrich 3-6 behält sich die FMG im Einzelfall vor, den Flughafenausweis zu sperren, bis die entsprechenden Unterweisungen nachgewiesen werden.

3.1.1.2. 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. Je nach Funktion werden Englischkenntnisse empfohlen.

Für den Erwerb der notwendigen Qualifikationen zu durchlaufende Schulungen bzw. Seminare können bei der 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 Airport Academy vergleichbar sind. Die FMG behält sich vor, Zertifikate von solchen Instituten nicht anzuerkennen, deren Schulungsinhalte/ -dauer berechnete 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 Vorfelddführerschein solange zu entziehen, bis die entsprechenden Nachweise vorgelegt werden.

Unabhängig von der Art des Bodenabfertigungsdienstes sind folgende Schulungen von nachfolgend bezeichneten Personen zu absolvieren:

- Gefahrgutseminar DGR-Zertifikat PK8, gem. ICAO/LBA
Jede Person, die mit Gepäck, Fracht oder Post hantiert, hat die entsprechend vorgeschriebene Gefahrgutausbildung vorzuweisen.
- Luftsicherheitsschulung
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.
- SMS Basisschulung [über Airport Academy]
Jede Person, die innerhalb des nicht-öffentlichen Bereichs tätig ist, hat vor Erhalt des entsprechenden Flughafenausweises eine SMS



Basisschulung erfolgreich zu absolvieren und in regelmäßigen Abständen gemäß den entsprechenden rechtlichen Vorgaben zu wiederholen.

- Vorfeldführerschein (über Airport Academy)

Jede Person, die Fahrzeuge oder motorisierte Geräte im nicht-öffentlichen Bereich bedient, muss die Vorfeldführerschulung erfolgreich absolvieren und in regelmäßigen Abständen gemäß den entsprechenden rechtlichen Vorgaben wiederholen (Einzelheiten siehe Ziffer 3.7 - 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.

3.1.1.3. Gepäckabfertigung, Flugzeugbe- und entladung

3.1.1.3.1. 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.
- Qualifikation gemäß AHM 1110.

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.
- Mitarbeitern müssen die Seminarunterlagen / Dokumentation zur Verfügung gestellt werden.
- 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.

3.1.1.3.2. Qualifikation Mitarbeiter

Der Selbstabfertiger bzw. Dienstleister hat spätestens drei 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.

3.1.1.3.3. Grundlagen der Flugzeug- und Gepäckabfertigung

- Allgemeine Sicherheitsbestimmungen,
- Flugplatzhandbuch [siehe Ziffer 3.4 - Flugplatzhandbuch],
- Safety Management [siehe Ziffer 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 „Vorfeldführerscheinenzug 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 [insb. EAGLE, GEIER, FIS, BRS].

3.1.1.3.4. Flugzeug/Vorfeld

- Sicherheitsunterweisungen Vorfeld, Flugzeug, Gefahrenpunkte/zonen,
- Topographie,
- Flugzeugannahme und Sicherung,
- Verzurren/Ladungssicherung,
- Beladen eines Flugzeugs,
- Heben und Tragen von Lasten bei der Flugzeugbeladung,
- Andocksystem,
- Handzeichen,
- Wetterbedingungen,



- Bodenstromversorgung,
- PCA,
- Motorisierte Abfertigungsgeräte,
- Für jede Gerätegruppe oder Geräteart ist eine gesonderte Schulung bzw. ein gesondertes Seminar (Theorie, Praxis und schriftl. Test) vorzunehmen.

3.1.1.3.5. 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.

3.1.1.4. Transport- und Sonderdienste

Für alle Beschäftigten im Bereich Transport- und Sonderdienste gelten die folgenden Qualifikationsanforderungen.

3.1.1.4.1. Passagierbusfahrer (Voraussetzung hierfür ist ein gültiger Busführerschein Klasse D):

- Sicherheitsunterweisung,
- Topographie,
- Verfahren allgemein (Ankünfte, Abflüge / Clean, Unclean),
- Verfahren Passagiertransport,



- ggf. Crewtransport.

3.1.1.4.2. 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.

3.1.1.4.3. Führen von Schleppfahrzeugen

Das eingesetzte Personal muss über einen Sprechfunklehrgang verfügen, der entgeltspflichtig von der FMG durchgeführt wird.

Für das Befahren der Rollwege im Start- und Landebahnsystem und der Vorfelder mit Schleppfahrzeugen ist der Erwerb / Schulung eines Rollfeldscheins und die Genehmigung des Flughafenbetreibers (Accountable Manager) erforderlich. Auch diese Schulung wird entgeltspflichtig durch den Flughafenbetreiber durchgeführt.

3.1.2. Arbeitsschutz

Durch das Arbeitsschutzgesetz [ArbSchG], das Arbeitssicherheitsgesetz [ASiG] und die Betriebssicherheitsverordnung [BetrSichV] ist der Selbstabfertiger bzw. Dienstleister verpflichtet, für eine geeignete Organisation zur Planung und Durchführung aller erforderlichen Maßnahmen des Arbeits- und



Gesundheitsschutzes zu sorgen. Diese Aktivitäten sind in die Führungsstrukturen einzubinden und der Selbstabfertiger bzw. Dienstleister hat dafür Sorge zu tragen, dass die Maßnahmen bei allen Tätigkeiten beachtet werden. Sie sind verpflichtet, alle relevanten staatlichen und berufsgenossenschaftlichen Vorschriften einzuhalten. Folgende Punkte sind am Flughafen München unbedingt einzuhalten:

- Die allgemeinen Grundsätze gemäß § 4 ArbSchG 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 ArbSchG sicherzustellen. Beauftragte sind schriftlich zu bestellen.
- Der Selbstabfertiger bzw. Dienstleister hat eine Fachkraft für Arbeitssicherheit und einen Betriebsarzt gemäß §§ 2 und 5 ASiG schriftlich zu bestellen. Die Bestellung ist der FMG unaufgefordert nachzuweisen.
- Die Mitarbeiter des Selbstabfertigers bzw. Dienstleister müssen bei Einstellung und fortlaufend mindestens einmal jährlich über mögliche, mit ihrer Arbeit verbundenen, Gefährdungen unterrichtet werden und Maßnahmen zur Gefahrenabwehr kennen. Sie sollen ihre Aufgaben und Pflichten im Arbeitsschutz kennen. Unterweisungen sind zu dokumentieren (siehe Ziffer 3.1.1).
- Vor Aufnahme der Tätigkeit hat der Selbstabfertiger bzw. Dienstleister gemäß § 7 ArbSchG 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 ist 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 ASiG zu implementieren, der vierteljährlich zusammentritt.



- Der Selbstabfertiger bzw. Dienstleister ist verpflichtet, für jede ausgeübte Tätigkeit bzw. Arbeitsplatz Gefährdungsbeurteilungen gemäß §§ 5-6 ArbSchG und § 3 BetrSichV 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 Ziffer 3.8 - 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.

3.1.3. Sicherheit

Alle weiteren Bestimmungen, die die Sicherheit bei der Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten betreffen, insbesondere die in der FBO oder dem FHB enthaltenen Bestimmungen, sind einzuhalten.

Zudem gilt Folgendes:

- Eine geeignete und geschulte Person muss rechtzeitig vor und nach einer Abfertigung an der entsprechenden Position am Vorfeld sein.
- Des Weiteren ist der Einrollvorgang des Luftfahrzeugs aktiv zu überwachen.

3.1.4. Airport Community App [ACA]

Der Flughafenbetreiber stellt auf freiwilliger Basis die App „Airport Community App“ für einen unkomplizierten, zuverlässigen Informationsaustausch (Flugdaten, etc.) zur Verfügung.



3.2. Pflichten der Betriebsleitung

Die Betriebsleitung gewährleistet den ordnungsgemäßen, fachgerechten und sicheren Personal- und Geräteeinsatz gemäß den geltenden gesetzlichen Vorschriften, insbesondere den nationalen, europäischen und internationalen Sicherheitsvorschriften, des Flugplatzhandbuchs sowie der FBO des Flughafens München (samt deren weiterführenden Bestimmungen, wie den Verkehrs- und Sicherheitsregeln für den nichtöffentlichen Bereich) und diesem Pflichtenheft.

Die Betriebsleitung ist insbesondere dafür verantwortlich, dass das eingesetzte Personal vollumfänglich mit den maßgeblichen Rechtsvorschriften, dem Flugplatzhandbuch sowie der FBO und deren weiterführenden Bestimmungen, insbesondere den Verkehrs- und Sicherheitsregeln für den nichtöffentlichen Bereich des Flughafens München sowie diesem Pflichtenheft in der jeweils gültigen Fassung vertraut ist.

Die Betriebsleitung ist verantwortlich für:

- die örtlichen Not- und Alarmierungsverfahren, die Brandbekämpfung im Allgemeinen, Erstmaßnahmen im Rahmen der Flugzeugbrandbekämpfung sowie den Umgang mit gefährlichen Gütern.
- die Ausbildung und Beschäftigung von Ersthelfern im Betrieb des Dienstleisters bzw. Selbstabfertigers. Rechtsgrundlagen für die Anzahl der Ersthelfer im Betrieb sind § 10 ArbSchG und § 26 der DGUV-Vorschrift 1 „Grundsätze der Prävention“.
- die Prüfung und Schaffung ordnungsgemäßer Voraussetzungen (z.B. FOD-Check, ordnungsgemäße Vorpositionierung des Abfertigungsgeräts in den dafür ausgewiesenen Flächen) für die Nutzung der Abfertigungspositionen, im Rahmen der mit der LVG vertraglich vereinbarten BVD Leistungsverträge und der darin geregelten Verantwortlichkeiten und deren Prüfung. Dies gilt im Besonderen bei extremen, u.a. winterlichen Witterungsverhältnissen, unbeschadet der verantwortlichen Wahrnehmung von Flächenpflege und Winterdienst durch den Flughafenbetreiber.
- die Oberflächenkontrollen der Flugzeugabstellpositionen nach Verlassen (Push Back) des Luftfahrzeugs 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.



- die Freimeldung der Abstellpositionen an die Vorfeldkontrolle durch eine beauftragte und befugte Person und deren Überwachung bis zum Stillstand des Luftfahrzeuges. Dabei sind die zeitlichen Vorgaben und Standards gemäß Ziffer 4.1 einzuhalten.
- die unverzügliche Unterrichtung der jeweils zuständigen Stellen (des Verkehrsleiters vom Dienst / Airport Duty Manager) der entsprechenden Betriebseinheiten des Flughafens München bei Störungen im Betrieb des Dienstleisters bzw. Selbstabfertigers, die Auswirkungen auf die übrige Betriebsabwicklung sowie die eigene Betriebsverfügbarkeit auf dem Flughafen München haben können.
- sofortige Alarmierung in Not-, Alarm- oder anderen Gefahrenfällen der zur Hilfeleistung zuständigen Stellen (Feuerwehr, Rettungsdienst).
- 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 (Verkehrsaufsicht / Konzernsicherheit) hinzuzuziehen.
- 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 liegegebliebenen Fahrzeugen und Geräten.

Es obliegt jedem Dienstleister und Selbstabfertiger, für jeden im nicht allgemein zugänglichen Bereich des Flughafens 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 durch das Luftamt Südbayern erteilt werden. Weiterhin sind für jeden Zugangsberechtigten eine Luftsicherheitsschulung, eine SMS Basisschulung und eine Einweisung in die Sicherheitsregeln für den nichtöffentlichen Bereich des Flughafens vorgeschrieben.

3.3. Safety Management System [SMS]

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, welche die Sicherheit auch für andere Dienstleister und andere am Abfertigungsprozess Beteiligte umfassend sicherstellt. Dies umfasst unter anderem die Führung eines eigenen SMS und die hierzu notwendigen regelmäßigen Mitarbeiterschulungen und Vorkehrungen, die auf Verlangen des Flughafenunternehmers [Safety Managers] auf Nachfrage vorzulegen sind.

Ferner verpflichtet sich der Dienstleister zur regelmäßigen Teilnahme an den durch den Safety Manager des Flughafens München organisierten Safety Committees [Ramp Safety Committee, Safety Action Groups, etc.].

Der Dienstleister ist darüber hinaus verpflichtet, bei Auditierungen durch den Bereich Safety Management mitzuwirken und Input zu liefern sowie, im Falle von Abweichungen, die Umsetzung von Abhilfemaßnahmen in einem angemessenen Zeitraum sicherzustellen.

Unberührt von den Meldepflichten, die der Dienstleister im Rahmen der für ihn geltenden gesetzlichen Vorgaben hat, sind alle safety-relevanten Vorfälle bzgl. der Abfertigung von Luftfahrzeugen und der Abwicklung des Flugbetriebs zusätzlich an das Safety Management des Flughafens zu melden. Dies umfasst unter anderem die Meldung von gefundenen FODs.

Ferner besteht die Pflicht, bei der Analyse und Aufarbeitung von safety-relevanten Vorfällen sowie Unfällen und schweren Störungen mitzuwirken und abgeleitete Safety Empfehlungen umzusetzen. Informationen, die durch das Safety Management bereitgestellt werden und den Betrieb des jeweiligen Dienstleisters betreffen [z.B. Safety Infos], sind in geeigneter Form an die Belegschaft zu kommunizieren.

Gemäß Artikel 4 der VO [EU] Nr. 376/2014 sind Ereignisse, die ein erhebliches Risiko für die Flugsicherheit darstellen können, über das System zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse zu melden. Um dem Flughafenbetreiber im Rahmen des Safety Managements die Untersuchung solcher Ereignisse zu ermöglichen, mit dem Ziel diese künftig zu vermeiden, ist der Dienstleister verpflichtet, den Flughafenbetreiber über solche Meldungen in Kenntnis zu setzen.

3.4. Flugplatzhandbuch [FHB]

Das FHB wurde gemäß der Verordnung [EU] 2018/1139 und den dazugehörigen Durchführungsbestimmungen erstellt. Es entspricht den von der zuständigen Luftfahrtbehörde formulierten Zeugnisbedingungen und enthält neben nationalen und internationalen Regeln und Vorschriften auch interne Richtlinien, Anweisungen und Betriebsverfahren der FMG zur Gewährleistung eines sicheren und auflagenkonformen Flughafenbetriebes.



Die Vorgaben des FHB in der jeweils gültigen Fassung stellen somit für alle Führungskräfte und Mitarbeiter der Selbstabfertiger bzw. Dienstleister verbindliche Standards und Verfahren dar und sind als Handlungsgrundlage für die Ausübung ihrer jeweiligen Tätigkeiten einzuhalten.

Die Führungskräfte der Selbstabfertiger bzw. Dienstleister sind verpflichtet dafür Sorge zu tragen, dass im jeweiligen Zuständigkeitsbereich die relevanten Inhalte des FHB bekannt sind und gemäß diesen verfahren wird.

Das FHB enthält alle relevanten Informationen des Flughafens, seiner Einrichtungen, Dienstleistungen und Ausrüstungen sowie Prozesse, Verfahren, Organisations- und Managementstruktur inkl. SMS des Flughafens [siehe Ziffer 3.3 – Safety Management System].

Die Bestimmungen des FHB gelten grundsätzlich für alle Personen, die mit der Planung, dem Betrieb und der Instandhaltung des Flughafens München befasst sind. Dazu zählen auch alle Personen der Selbstabfertiger bzw. Dienstleister, denen ein unbegleiteter Zugang zu den Flugbetriebsflächen gewährt wird.

Darüber hinaus sind alle Personen, die den Flughafen mit Luftfahrzeugen benutzen, ihn betreten oder befahren, der Flughafenbenutzungsordnung und den zu ihrer Durchführung ergehenden Weisungen des Flughafenunternehmers [insbesondere des Verkehrsleiters vom Dienst/ Airport Duty Manager] unterworfen.

3.5. Teilnahme am Delay Code Clearing Verfahren [DCC]

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 Dienstleister 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 einer oder mehrere Delay Codes in der Airport Operator Datenbank der FMG erfasst sind, werden diese in dem betreffenden



Flugdatensatz angezeigt, bei abweichenden Ursprungsformaten ggf. übersetzt in das I-ATA-Format. Der Dienstleister kann diese Angaben bestätigen oder ihnen widersprechen. Die Bestätigung oder der Widerspruch haben keine rechtsverbindliche Wirkung und keinen Einfluss auf etwaige bestehende gesetzliche oder vertragliche Regress- oder Schadensersatzansprüche des jeweiligen Dienstleisters gegenüber den Dienstleistern oder der FMG. Die Dienstleister haben Verspätungen und die entsprechenden Delay Codes zu jedem Flug bis Tagesablauf über DCCP zu bearbeiten. Die FMG überprüft angegebene Delay Codes oder Widersprüche zu vorerfassten Delay Codes nicht auf Richtigkeit und die Flugdatensätze insoweit auch nicht auf Vollständigkeit und erkennt die Angaben mit der Übertragung von Delay Codes an EUROCONTROL nicht als richtig oder vollständig an. Der Vertragspartner verpflichtet sich, sich hinsichtlich von Flügen, die er abfertigt, an dem Delay Code Clearing Verfahren über das Portal zu beteiligen.

3.6. Teilnahme am Airport Collaborative Decision Making [A-CDM]

Der Dienstleister bzw. Selbstabfertiger beteiligt sich an dem A-CDM Verfahren und stellt in diesem Zusammenhang dem Flughafenbetreiber die benötigten Daten bezüglich des Abfertigungsvorganges und -status unentgeltlich zur Verfügung.

Dazu zählen insbesondere Daten bezüglich dem zu erwartenden Abfertigungsende, erwartete oder tatsächliche Verzögerungen der geplanten und von ihm durchgeführten Luftfahrzeugabfertigung sowie allfällige Ursachen. Dies umfasst die Meldung von Verzögerungen an den TOBT Verantwortlichen sowie die Übermittlung der ARDT [Aircraft Ready Time] zum Ende der Abfertigung [all doors closed]. Die Bereitstellung der Zeitstempel erfolgt über die von der FMG bereitgestellten Schnittstellen und Medien.

3.7. Führen von Fahrzeugen oder Abfertigungsgeräten sowie Betrieb von Passagierbussen

Zum unbegleiteten Befahren des nicht-öffentlichen Bereiches ist eine Fahrberechtigung erforderlich [Vorfeldführerschein]. Der Vorfeldführerschein ist immer mitzuführen. Die Schulung sowie die Ausstellung des Vorfeldführerscheins erfolgt ausschließlich durch den Flughafenbetreiber. Voraussetzung dafür ist der Besitz einer amtlichen Fahrerlaubnis [mind. Klasse 3 oder B] sowie das Absolvieren einer positiven arbeitsmedizinischen Eignungsuntersuchung [Fahr-, Steuer- und Überwachungstätigkeiten]. Die Gültigkeit des Vorfeldführerscheins ist grundsätzlich auf 2 Jahre begrenzt. Die Gültigkeit kann um weitere zwei Jahre verlängert werden, wenn vor Ablauf dieser Frist eine Auffrischungsschulung [webbasierte Schulung] des Flughafenbetreibers erfolgreich absolviert wurde.

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 Ziffer 3.1.1- Unterweisungen und Qualifikationen]. Für die Einhaltung dieser Bestimmungen ist neben dem Fahrzeugführer auch der Fahrzeughalter verantwortlich. Auf Verlangen des Flughafenbetreibers [Accountable Manager / EASA



Nominated Person] sind die entsprechenden Nachweise und Qualifizierungen vorzuweisen.

Für den Betrieb von Passagierbussen ist eine gesonderte Schulung und Einweisung notwendig [siehe Ziffer 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.

3.8. Geräteausstattung und Gerätemenge

Gemäß § 8 ArbSchG und § 13 BetrSichV „Zusammenarbeit verschiedener Arbeitgeber“ sind die Arbeitgeber verpflichtet, bei der Durchführung der Sicherheits- und Gesundheitsbestimmungen zusammenzuarbeiten, wenn Beschäftigte mehrerer Arbeitgeber an einem Arbeitsplatz tätig werden. Dem Koordinator/der Koordinatorin [FMG] sind von den beteiligten Arbeitgebern alle erforderlichen sicherheitsrelevanten Informationen sowie Informationen zu den festgelegten Schutzmaßnahmen zur Verfügung zu stellen.

Daher sind alle vom Selbstabfertiger bzw. Dienstleister zum Einsatz gebrachten Geräte und Fahrzeuge in einem Arbeitsmittelkatalog zu erfassen. Dieser ist der FMG unaufgefordert spätestens drei Monate vor Betriebsaufnahme sowie nach Aktualisierung jährlich vorzulegen.

Alle zum Einsatz gebrachten Geräte und Fahrzeuge sind im Arbeitsmittelkatalog zu hinterlegen. 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 sechs Wochen nachzukommen. Die Behebung der Beanstandung ist bei der FMG nachzuweisen. Die Nichteinhaltung oder Verstöße können beim Gewerbeaufsichtsamt zur Meldung gebracht werden.

Das zur Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten auf dem Vorfeld eingesetzte Gerät muss in angemessenem Verhältnis zum jeweiligen Auftragsvolumen und dem Flugzeugmix stehen [Wartungsreserven sind entsprechend vorzuhalten].

Das eingesetzte Gerät ist betriebsbereit und, den gesetzlichen Auflagen folgend, jederzeit betriebssicher und funktionsfähig zu halten. Die zum Einsatz gebrachten Geräte müssen den geltenden Arbeitssicherheitsvorschriften, die unter Ziffer 5.2.1 aufgeführt sind, entsprechen. Am Abfertigungsgerät befindliche Sicherheitseinrichtungen 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 [Accountable Manager] zu erhalten ist. Je nach Einsatz der Fahrzeuge sind entsprechende Zusatzsicherungen anzubringen [gelbe Rundumleuchten (gemäß VO(EU) Nr. 139/2014/ADR.OPS.B.80), 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 (gemäß VO(EU) Nr. 139/2014/ADR.OPS.B.80) und speziellen Funkkommunikationsmitteln ausgestattet sein. Fahrzeugführer und Fahrzeuge bedürfen zusätzlich einer Genehmigung des Accountable Manager. 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 der Luftfahrzeugabstellposition direkt angrenzenden und ausgewiesenen GSE-Fläche 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 [Accountable Manager] in nichtdiskriminierender Weise, aufgrund einer jeweils eigenständig abzuschließenden Vereinbarung, zur Verfügung gestellt. Die Nutzung exklusiv angemieteter 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.

3.9. Tierschutzbeauftragter

Dienstleister und Selbstabfertiger, die auch Tiere befördern, abfertigen und/oder betreuen, haben eine für den Transport verantwortliche Person im Sinn der VO [EG] 1/2005 [sog. Tierschutzbeauftragter] zu benennen. Diese Dienstleister und Selbstabfertiger müssen ferner gem. Art. 6 i.V.m. Art. 10 bzw. bei langen Transporten gem. Art. 11 der VO [EG] 1/2005 auch für den Transport von Tieren zugelassen sein sowie die Sach- und Fachkunde im Umgang mit Tieren der zuständigen Behörde gegenüber nachweisen können.

4. Zeitliche Vorgaben und Standards

Die Dienstleister bzw. Selbstabfertiger verpflichten sich, die notwendigen Maßnahmen zu treffen, die das Erreichen der nachfolgend dargestellten Eckwerte durchgängig sicherstellt. Diese sind auf Verlangen dem zentralen Qualitätsmanagement der FMG nachzuweisen.

Die Dauer der Flugzeugabfertigung ist ein wesentliches Element für die Belegungszeiten von Abfertigungspositionen.

4.1. Abfertigungspositionen

Vor und nach der Abfertigung sind eine Oberflächenkontrolle, das Entfernen von Gegenständen [FOD] sowie gegebenenfalls das Einleiten von Reinigungsmaßnahmen von dem jeweiligen Erbringer der Bodenabfertigungsdienste eigenverantwortlich vorzunehmen. Der Vorfeldkontrolle ist die Freimeldung rechtzeitig [Empfehlung: spätestens fünf Minuten] vor erwarteter Positionsbelegung [veröffentlichte On-Block Time, OBT] mitzuteilen, um einen störungsfreien Betrieb sicherzustellen. 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.

Kann die Hindernisfreiheit nach einer bereits erfolgten Freimeldung nicht mehr aufrechterhalten werden, ist der Notstoppschalter des ADS 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. 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.

4.2. Minimum Connecting Time [MCT]

Der Erbringer von Bodenabfertigungsdiensten hat alles zu unternehmen, insbesondere die erforderlichen sachlichen und personellen Voraussetzungen zu schaffen, um die Gewährleistung der jeweils aktuell gültigen Umsteigezeiten [Minimum Connecting Time] sicherzustellen.

Nachfolgende aktuell gültige Standards sind von dem Dienstleister bzw. Selbstabfertiger unterstützend einzuhalten:

Terminal 1	⑦	Terminal 1	35 Minuten
Terminal 2	⑦	Terminal 2	30 Minuten
Terminal 1	⑦	Terminal 2	45 Minuten
Terminal 2	⑦	Terminal 1	45 Minuten

Die Bodenabfertigungsdienste sind insbesondere an der von der LVG vorgegebenen Bodenzeit je Flugzeugtyp auszurichten.

4.3. Passagierbusbetrieb

Der Buseinsatz basiert auf den Turnaround Zeiten, den grenzrechtlichen, zollrechtlichen und luftamtlichen Bestimmungen sowie auf dem mit der LVG vereinbarten Service Level Agreement [SLA] bzw. den vertraglichen Vereinbarungen mit der LVG. Der Selbstabfertiger bzw. Dienstleister hat die maximal zulässige Personenanzahl des eingesetzten Buses zwingend einzuhalten.

4.4. Geräteeinsatz

Die für die Abfertigung notwendigen Geräte sind jeweils bei Flugzeugankunft an der Abfertigungsposition auf den hierfür vorgesehenen Flächen zu positionieren.

Die zeitlichen Vorgaben der Positionierung richten sich an den in Ziffer 4.2 geregelten Zeitvorgaben [MCT]. Die Positionierung der Geräte hat in der Weise zu erfolgen, dass andere Dienstleister hiervon nicht behindert oder beeinträchtigt werden. Sonstige Zeitvorgaben ergeben sich aus den mit den LVG geschlossenen SLA.



4.5. Fracht

Die Frachttransporte erfolgen jeweils von und zu den Abstellpositionen sowie den ausgewiesenen Frachtbereitstellungsbereichen der jeweiligen Cargo Dienstleister (Frachtabfertiger und Cargo Airlines). 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. Die Cargo Dienstleister haben sicherzustellen, dass Frachtbereitstellungsbereiche in ausreichendem Maße für einen reibungslosen An- und Abtransport der Fracht durch die Abfertiger kostenfrei zur Verfügung stehen und dass die Fracht auf den für den Transport vorgesehenen Einheiten (Dollies und / oder Gitterwagen) bereitgestellt wird.

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 (Accountable Manager) kann hierzu Vorgaben machen.

Spezialverladungen sind mit den Cargo Dienstleistern des Flughafens München bzw. dem zuständigen Spediteur vorab zu koordinieren und dem Flughafenbetreiber anzuzeigen.

Leercontainer sind grundsätzlich in den vom Flughafen hierfür ausgewiesenen Bereichen auf Rollbahnen oder Dollies abzustellen bzw. zu lagern.

4.6. Gepäckabfertigung, Be- und Entladung von Luftfahrzeugen

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. Maßgebend sind die mit den LVG vereinbarten SLAs. Empfohlen werden die folgenden Zielzeiten:

- Erstes Gepäckstück auf dem Ankunfts- bzw. Transfereinschleuseband der GFA (Schnittstelle zur ZI): ONB + 15 Minuten.
- Letztes Gepäckstück auf dem Ankunftseinschleuseband der GFA (Schnittstelle zur ZI): ONB + 40 Minuten.
- Sperr- und Sondergepäck ist in einem angemessenen Zeitraum zum auszuliefernden Lokalgepäck in der Einreise zur Verfügung zu stellen; insbesondere Kinderwägen, Rollstühle und lebende Tiere sind zu priorisieren. Ankommendes und abfliegendes Sperrgepäck muss im Gepäckinformationssystem erfasst werden.



- DAA-Gepäck:
 - Bei ankommenden Flugereignissen sind entladene Gepäckstücke, die dem Passagier unmittelbar nach Ankunft zur Verfügung gestellt werden müssen (Kinderwägen, nicht kabinenkonformes Gepäck), vom Dienstleister/ Selbstabfertiger im Brückenkopf der Fluggastbrücke bereitzustellen.
 - Bei abfliegenden Flugereignissen sind im Brückenkopf der Fluggastbrücke vom Passagier abgegebene Gepäckstücke (Kinderwägen, nicht kabinenkonformes Gepäck), vom Dienstleister/ Selbstabfertiger zum Laderaum des Flugzeuges zu verbringen.
- Die Ankunftsbänder sind spätestens 15 Minuten nach Abschluss der Einschleusung des Gepäcks eines Fluges durch den Dienstleister bzw. Selbstabfertiger freizuräumen.

Ab dem Zeitpunkt der Boxenöffnung muss vom jeweils beauftragten Dienstleister bzw. Selbstabfertiger ausreichend Personal an den jeweils zugeordneten Gepäckentnahmestellen zur Verfügung gestellt werden, um eine durchgehende verzögerungsfreie Abnahme der Gepäckstücke an der Zielbox bzw. am Entnahmerundlauf zu gewährleisten, die Abwurfkapazität der GFA darf durch Nichtabnahme von Gepäckstücken nicht beeinflusst werden.

Die FMG stellt ein System zur Erfassung der Gepäckeinschleuszeiten bereit, das durch den Dienstleister bedient werden muss.

Die Betriebsabläufe an der Schnittstelle zur Zentralen Infrastruktureinrichtung inklusive der zeitlichen Vorgaben sind im Anhang 1 zu diesem Pflichtenheft dargestellt.

4.7. Frischwasser und Toilettenservice

Der Frischwasser- und Toilettenservice muss so erfolgen, dass die gesetzlichen und betrieblichen Hygiene- und Umweltschutzaufgaben eingehalten werden und der Abfertigungsprozess nicht beeinträchtigt wird.

Es ist eine regelmäßige (monatliche) Beprobung des Frischwasserfahrzeuges durch ein unabhängiges Institut durchzuführen. Die Ergebnisse sind den Behörden auf Nachfrage offenzulegen.

Weiterhin ist eine regelmäßige (wöchentliche) Desinfektion der Frischwassertanks der Fahrzeuge zu gewährleisten. Die Desinfektion ist auch nach Wartungs- oder Reparaturarbeiten am Frischwassersystem erforderlich.



Der Selbstabfertiger bzw. Dienstleister muss die Frischwasserfüllstation sowie die FäkalienSchütte als Einrichtungen der ZI des Flughafens München nutzen.

4.8. Bereitstellung Push Back

Die für den Abfertigungsbetrieb notwendigen Schleppfahrzeuge (Hub- oder Stangenschlepper; inkl. Stange) sind spätestens zur TSAT (Target Start up Approval Time) minus 5 Minuten auf der Flugzeugabfertigungsposition zum Push Back bereitzustellen.

4.9. Zentrale Infrastruktureinrichtungen

4.9.1. Check-In Dead Lines für Gepäck

Terminal 1: 15 Minuten vor TOBT

Terminal 2: 25 Minuten vor TOBT (Business Class)

Terminal 2: 30 Minuten vor TOBT (Economy Class)

Nach dieser Zeit darf kein Gepäckstück mehr am Check-In für abgehende Flüge angenommen werden, da die Transportzeit durch die Gepäckförderanlage und über den Abfertiger zum Luftfahrzeug größer ist als der zur Verfügung stehende Zeitraum.

4.9.2. BSM (Baggage Source Message)

Alle Airlines / Abfertiger müssen mit einem EDV System einchecken, welche BSM's nach dem IATA – Standard an die FMG übermittelt.

4.9.3. Transport- und Verladeprozess an der Schnittstelle zur ZI

Die Verladefreigabe für ein Gepäckstück muss 15 Minuten vor TOBT vorliegen. Bei Flügen, die mit dem System EAGLE reconciliert werden, liegt die Freigabezeit bei 10 Minuten vor TOBT.

Die Betriebsabläufe an der Schnittstelle zu den ZI inklusive der zeitlichen Vorgaben sind im Anhang 1 zu diesem Pflichtenheft dargestellt.

4.9.4. Fluggastbrücken

Die Bedienung der Fluggastbrücken erfolgt durch Personal der Zentralen Infrastruktureinrichtungen.



4.9.5. Stationärer Bodenstrom

Die Bedienung der stationären Bodenstromanlage erfolgt durch Mitarbeiter des Dienstleisters bzw. Selbstabfertigers. Die Schulung bzw. Einweisung der Bediener hat nach Vorgaben der ZI zu erfolgen.

Die Betriebsabläufe an der Schnittstelle zu den ZI inklusive der zeitlichen Vorgaben sind im Anhang 1 zu diesem Pflichtenheft dargestellt.

4.9.6. 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 ZI zu erfolgen.

Die Betriebsabläufe an der Schnittstelle zu den ZI inklusive der zeitlichen Vorgaben sind im Anhang 1 zu diesem Pflichtenheft dargestellt.

Fühler PCA wird durch ZI-Personal [Bedienung Fluggastbrücken] bedient.

4.9.7. Frischwasserfüllstation

Der Dienstleister bzw. Selbstabfertiger muss die Frischwasserfüllstation für die Versorgung der Luftfahrzeuge mit Frischwasser verwenden [siehe Ziffer 4.8 – Bereitstellung Push Back]. Die Schulung bzw. Einweisung der Bediener hat nach Vorgaben der ZI zu erfolgen.

4.9.8. Fäkalienschütte

Der Dienstleister bzw. Selbstabfertiger muss zur Entsorgung der Fäkalien die Fäkalienschütte verwenden [Siehe Ziffer 4.8 – Bereitstellung Push Back]. Die Schulung bzw. Einweisung der Bediener hat nach Vorgaben der ZI zu erfolgen.

5. Technische Spezifikationen

5.1. Telekommunikations- und Informationssysteme

Auf dem Flughafengelände werden die folgenden Informations- und Kommunikationseinrichtungen ausschließlich von der FMG vorgehalten und betrieben:

- Passives Kabelnetzwerk und -trassen der Kommunikationstechnik,
- Aktives Datennetzwerk [LAN / WLAN / WAN],



- Vermittlungssysteme [Festnetztelefonie inkl. Voice over IP],
- Funksysteme jeder Art, wie z.B. Betriebs- und Bündelfunksysteme,
- EMV-Störungen vermeiden,
- Gefahrenmeldeanlagen,
- Fluginformations-Anzeigesysteme [Flight Information Display Systems FIDS],
- Zugangskontrollsysteme,
- Videoüberwachungs-Anlagen,
- Rechenzentren und IT-Technikräume,
- Fernsehempfangsanlage einschließlich Kabelnetzinfrastruktur,
- Reconsillierungssystem „APM Recon Eagle“,
- Prozess-Zeitstempel.

Die FMG bietet die Nutzung dieser Informations- und Kommunikationseinrichtungen zu den jeweils geltenden allgemeinen Bedingungen und Entgelten des Produkt- und Preisverzeichnis FMG Servicebereich IT an [FMG IT-Auftragsmanagement, it-orders@munich-airport.de, Tel. + 49 89 975 332].

Jede Eigenversorgung mit einer der angegebenen Systemleistungen oder Technologien sowie jede Veränderung vorhandener Informations- und Kommunikationseinrichtungen bedarf der Einwilligung der FMG. Gleiches gilt für den Betrieb von Funkanlagen und drahtlosen Kommunikationstechniken (z.B. WLAN, Bluetooth, NFC, Beaconttechnologie, etc.) jeder Art in öffentlichen und nicht öffentlich zugelassenen Frequenzbereichen. Die Einwilligung kann in begründeten Ausnahmefällen erteilt werden. Die FMG kann die Einwilligung widerruflich oder befristet und mit Bedingungen oder Auflagen erteilen.

Der Aufbau und die Vermarktung der genannten Einrichtungen und Systeme durch andere Unternehmen als die FMG bedürfen ebenfalls der Einwilligung der FMG. In allen Kommunikationsnetzen und -systemen dürfen nur Endkomponenten angeschlossen und betrieben werden, die den jeweils geltenden Systemanforderungen und Regeln der Technik entsprechen. Werden Kommunikationsnetze oder -systeme durch Endkomponenten gestört, so kann die FMG ihre Beseitigung verlangen. Sie kann unzulässige oder störende Endkomponenten auch netzseitig abschalten. Werden durch den Betrieb von Funkeinrichtungen jeder Art in öffentlich zugelassenen oder nicht öffentlichen Frequenzbereichen andere, insbesondere flughafenbetriebliche Funknetze gestört, so kann



der Flughafenbetreiber [Verkehrsleiter] anordnen, dass der Betrieb eingeschränkt oder unterlassen wird.

Gemäß IT-Sicherheitsgesetz u.a. zur Vermeidung von Cyber Attacken ist der Branchenspezifische Sicherheitsstandard B3S im Luftverkehr für alle Dienstleister zu beachten.

5.1.1. Elektromagnetische Interferenz [EMI] Störaussendung

Bei der Errichtung von Anlagen und Anlagenteilen sind störende Aussendungen von aktiven und passiven Bauteilen zu verhindern, damit keine Störungen der Funkfrequenzen am Flughafenstandort München in den Gebäuden auftreten. Bei der Montage von elektrischen Betriebsmitteln [Lampen, Trafos, Netzteile, Frequenzumrichter, Monitore, LED- Leuchten usw.] ist auf größtmöglichen Abstand [Mindestabstand 0,50 m] zu den Sendekabeln [Strahlerkabel] und Antennen der Inhousefunkanlage [FIHV] zu achten. Die Frequenzen der Funkdienste am Flughafen München sind hierbei besonders zu berücksichtigen und dürfen unter keinen Umständen gestört werden.

Funkfrequenzen:

167 MHz bis 174 MHz – 2m BOS

380 MHz bis 395 MHz – TETRA BOS

415 MHz bis 430 MHz – TETRA FMG

5.1.2. Verifikation der EMI durch Teststellung

Der Lieferant sollte vor finaler Beauftragung durch die Bereitstellung einer vollständigen Teststellung seiner Technik [Schaltnetzteil, Leitungen, Lampen, Controller, etc.] durch die Funkabteilung der FMG prüfen lassen, ob seine Technik die Funkssysteme des Flughafens stört.

Der Nachweis der CE Zertifizierung, unter Einhaltung der Grenzwerte nach DIN EN 55032 Klasse B, ist Mindestgrundlage für die Bewertung durch die Funkabteilung. Sollten trotzdem Störaussendungen die Funkfrequenzen beeinflussen, müssen die höheren Anforderungen der Sicherheitsfunk-Schutzverordnung SchuTSEV eingehalten werden.

Es besteht die Verpflichtung, bei einer etwaigen Ursachenforschung proaktiv und zielorientiert mit den FMG Fachabteilungen zusammen zu arbeiten.



5.2. Abfertigungsgeräte, technische Arbeitsmittel

5.2.1. Allgemeines (Beschaffungsanforderungen, Instandhaltung)

5.2.1.1. Emissionsarmer Flughafenbetrieb

Die FMG hat sich als zentraler Verkehrsinfrastrukturdienstleister einer nachhaltigen Entwicklung verpflichtet. Aus diesem Grund misst sie ökonomischen, gesellschaftlichen und ökologischen Themen wie beispielsweise dem Umwelt- und Klimaschutz einen besonderen Stellenwert bei. Die FMG verfolgt gemäß des Beschlusses der Gesellschafter vom Dezember 2016 das Klimaschutzziel „CO₂-Neutralität bis 2030“. Sie wird den von ihr beeinflussbaren CO₂-Footprint durch eine Kombination von Reduktionsmaßnahmen und Offsetting-Maßnahmen auf Null senken. Dieses Ziel ist auch als Maßgabe für Dienstleister bzw. Selbstabfertiger am Flughafen München zu verstehen.

Der Dienstleister bzw. Selbstabfertiger hat somit Sorge zu tragen, dass ein Teil der eingesetzten Kraftfahrzeuge emissionsfrei sein muss.

Dafür notwendige Infrastrukturmaßnahmen (z.B. Ladeinfrastruktur) sind rechtzeitig mit der FMG zu klären.

Abfertigungsdienstleister sind dazu angehalten, Fahrzeug- und Gerätekooperationen zur Optimierung und Nutzung von Synergieeffekten untereinander zu prüfen und zu ermöglichen.

5.2.1.2. Beschaffungsanforderungen

Eingesetzte Arbeitsmittel müssen den Europäischen Einzelrichtlinien, den nationalen gesetzlichen Vorschriften und Beschaffungsanforderungen entsprechen. Insbesondere wird auf folgende Vorschriften verwiesen:

- Maschinenrichtlinie 2006/42/EG,
- Produktsicherheitsgesetz (ProdSG),
- Erste Verordnung zum Produktsicherheitsgesetz (Verordnung über elektrische Betriebsmittel - 1. ProdSV),
- Achte Verordnung zum Produktsicherheitsgesetz (Verordnung über die Bereitstellung von persönlichen Schutzausrüstungen auf dem Markt - 8. ProdSV),



- Neunte Verordnung zum Produktsicherheitsgesetz [Maschinenverordnung – 9. ProdSV,
- Betriebssicherheitsverordnung [BetrSichV]

Es dürfen nur Flugzeugabfertigungsgeräte eingesetzt werden, die nach den anerkannten Normen und Regeln der Technik sowie der EASA gefertigt wurden.

EASA Anforderungen, die durch den Flugplatzbetreiber sichergestellt werden müssen und einen Dienstleister/Selbstabfertiger betreffen, können bei Bedarf durch den Flugplatzbetreiber auditiert werden. Für den gesamten Fuhrpark gelten die EASA Vorschriften einschließlich der Vorgaben für EASA- Audits:

- ADR.OPS.B.026 Authorisation of vehicles

Die Zulassung der Fahrzeuge für den nicht-öffentlichen Bereich ist durch den Flugplatzbetreiber [Accountable Manager] vorzunehmen. Der Flugplatzbetreiber kann die Anzahl der Fahrzeuge, die für den Betrieb auf der Bewegungsfläche oder anderen Betriebsflächen im nicht-öffentlichen Bereich zugelassen sind, begrenzen.

- ADR.OPS.B.080 Marking and lighting of vehicles

Die Anforderungen sind gegenüber dem Flugplatzbetreiber auf Verlagen nachzuweisen.

- ADR.OPS.C.007 Maintenance of vehicles

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 ZI eingesetzt werden, bezüglich des Wendekreises in der Weise spezifiziert sein, dass ein kollisionsfreies Rangieren jederzeit sichergestellt ist.

In der Gepäckförderanlage wird das Gerät vollelektrisch betrieben. Bei Ein- und Ausfahrt in die Halle kann die Antriebsart gewechselt werden.



5.2.1.3. 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 [ADR.OPS.C.007 Maintenance of vehicles].

Zu prüfende oder instandzuhaltende Betriebsmittel sind zu erfassen. Betriebsmittel sind entsprechend den Herstellervorgaben, jedoch mindestens einmal jährlich, zu prüfen. Prüfungen, Wartung und Instandhaltung dürfen nur von dafür ausgewähltem Fachpersonal erfolgen. Das Ergebnis der Prüfungen ist zu dokumentieren und auf Verlangen vorzulegen [siehe auch Arbeitsmittelkatalog unter Ziffer 3.8 - Geräteausstattung und Gerätemenge].

Beanstandungen der FMG bei Nichteinhaltung der Anforderungen an Geräte und Fahrzeuge hinsichtlich Verkehrs-, Betriebs-, Arbeitssicherheit und Umweltschutz sind unverzüglich zu beheben. Anderweitig kann eine temporäre Aussetzung oder Entzug der Fahrzeugzulassung durch die FMG erfolgen.

5.2.2. Luftfahrzeugschlepper

Die für den Abfertigungsbetrieb am Flughafen München eingesetzten Schleppfahrzeuge müssen gemäß den geltenden Vorschriften mit zusätzlichen Rundumleuchten und bei luftfahrzeugunbemannten Schleppvorgängen rot/grüne Strahler sowie mit 2 FMG-kompatiblen Bündelfunkgeräten ausgestattet sein, um jederzeit eine Sprechfunkverbindung mit der FMG-Vorfeldkontrolle und der Deutschen Flugsicherung Tower gewährleisten zu können. Darüber hinaus muss jeder Luftfahrzeugschlepper, der dafür vorgesehen ist im Rollfeld eingesetzt zu werden, mit einem Kraftfahrzeugtransponder ausgestattet sein.

5.2.3. Infrastrukturelle Einrichtungen für flughafenspezifische Elektrofahrzeuge [Elektrogepäckschlepper]

Für die Elektrofahrzeuge ist eine Ladeeinheit vorzuhalten, die keinesfalls in den Abfertigungshallen [Terminal 1] aufgestellt werden darf. Der Standort der Ladegeräte ist mit dem Flughafenbetreiber sowie der Flughafenfeuerwehr abzustimmen.

Die Unterbringung/Lagerung und Haltung dieser Fahrzeuge/Fahrzeugteile unterliegen den geltenden Brandschutz- und Umweltbestimmungen und den sonstigen Standards und Normen [z. B. VDE, VDI, Eichrecht etc.]



5.2.4. Gepäckwagen und -dollies

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.

Das Fahrgestell muss so konzipiert sein, dass es bei stationärer Kreisfahrt dem Zugfahrzeug spurgetreu folgen kann. Der Gepäckwagen muss dem Zugfahrzeug bei 2 x 180 Wechselkurven jeweils bei vollem Lenkeinschlag des Zugfahrzeuges spurgetreu folgen können. Auf pendelfreien Betrieb ist zu achten. Abgekoppelte Gepäckeinheiten müssen abrollsicher abgestellt werden können [Feststellbremse].

5.2.5. Frischwasserfahrzeuge

Die Einsatzbereiche sind das Abfertigungsvorfeld sowie die Fahrwege im nicht öffentlichen Betriebsbereich als auch die Frischwasserachse.

Die Abmessungen der Fahrzeuge müssen den Vorgaben der Straßenverkehrszulassungsordnung [StVZO] entsprechen.

Die Befüllanschlüsse müssen auf der linken Fahrzeugseite liegen. Zur Nutzung der ZI müssen sie mit passenden Anschlüssen ausgestattet sein.

Der Wasserablass muss mittig auf der Fahrzeugunterseite liegen. Während der Wintermonate muss ein Auffangen des abzulassenden Wassers aus den Luftfahrzeugtanks sichergestellt sein.

5.2.6. Toilettenservice-Fahrzeuge

Die Einsatzbereiche sind das Abfertigungsvorfeld sowie die Fahrwege im nicht öffentlichen Betriebsbereich und die Fäkalienschütte.

Die Abmessungen der Fahrzeuge müssen insbesondere den Vorgaben der StVZO entsprechen.

Auf Teil II, Nr. 7 [Umweltschutz] der FBO wird ausdrücklich hingewiesen.

Die Befüllanschlüsse müssen auf der linken Fahrzeugseite liegen. Zur Nutzung der ZI müssen sie mit passenden Anschlüssen ausgestattet sein.

Der Fäkalienablass muss sich mittig an der Fahrzeugunterseite befinden. An Bord der Fahrzeuge muss sich eine Betriebsanleitung gemäß § 28 Gefahrstoffverordnung [GefStoffV] befinden.



Die Fahrzeuge müssen so ausgestattet sein, dass ausschließlich beim Vorfüllen der Tanks der Bordtoiletten Desinfektionsmittel zugesetzt wird.

5.2.7. Passagierbusse

Die Abmessungen sowie der Wendekreis der im Vorfeldbereich eingesetzten Busse müssen so dimensioniert sein, dass auch bei Einsatz einer größeren Anzahl von Bussen [Aufreihung Terminalstraße im Peak] ein ungehinderter und gefahrloser Einsatz gewährleistet ist.

Über die am Flughafen München geltenden höchstzulässigen Abmessungen sowie Wendekreise hat sich der Dienstleister rechtzeitig zu informieren und den Geräteeinsatz entsprechend anzupassen.

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 [Accountable Manager] vorgegebenen Steuerungssystem auszustatten, welches eine Fehlein-schleusung von Passagieren ins Terminal verhindert.

Der Einsatz von emissionsfreien Bussen wird als zwingend notwendige Maßnahme betrachtet. Der Dienstleister bzw. Selbstabfertiger hat sicherzustellen, dass bis 2027 mindestens 50% der Busflotte elektrisch betrieben und ein komplett emissionsfreier Busbetrieb bis spätestens 2030 gewährleistet wird. Es gelten die Anforderungen nach Ziffer 5.2.3.

5.3. Nutzung der PCA-Anlage

Die Abfertigungsdienstleister sind zur Reduktion der CO₂-Emissionen dazu angehalten, die PCA-Anlagen zur Klimatisierung der Luftfahrzeuge während der Bodenstandzeit zu nutzen.

6. Anlagen

Anlage 1: Anhang zum Pflichtenheft



7. Abkürzungsverzeichnis

A-CDM	Airport Collaborative Decision Making
ADS	Andocksystem
AHM	Airport Handling Manual
ArbSchG	Arbeitsschutzgesetz
ARDT	Aircraft Ready Time
ASiG	Arbeitssicherheitsgesetz
BADV	Bodenabfertigungsdienst-Verordnung
BetrSichV	Betriebssicherheitsverordnung
BRS	Baggage Reconsilation System
BSM	Baggage Source Message
BVD	Bodenverkehrsdienste
CI	Check-In
DAA	Delivery at Aircraft
DCC	Delay Code Clearing
DIN EN	Deutsches Institut für Normung Europäische Norm
DGR	Dangerous Goods Regulation
DGUV	Deutscher Gesetzlicher Unfallversicherung
EASA	European Union Aviation Safety Agency
EMI	Elektromagnetische Interferenzen
EMV	Elektromagnetische Verträglichkeit
FBO	Flughafenbenutzungsordnung
FHB	Flugplatzhandbuch
FIDS	Flight Information Display Systems
FIS	Fluginformationssystem
FMG	Flughafen München GmbH
FOD	Foreign Object Debris
GFA	Gepäckförderanlage



GSE	Ground Service Equipment
IATA	International Air Transport Association
IGOM	IATA Ground Operations Manual
Klasse D	Fahrerlaubnis für Busse
LBA	Luftfahrt Bundesamt
LBI	Left Behind Index
LFZ	Luftfahrzeug
LuftSiG	Luftsicherheitsgesetz
LuftVG	Luftverkehrsgesetz
LuftVZO	Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung
LVG	Luftverkehrsgesellschaft
MCT	Minimum Connecting Time
MTT	Minimum Turn Around Time
OBT	On Block Time
PCA	Pre-Conditioned Air
PSA	Persönliche Schutzausrüstung
QMS	Qualitätsmanagement System
SLA	Service Level Agreement
SMS	Safety Management System
STD	Scheduled Time Departure
StVZO	Straßenverkehrszulassungsordnung
TOBT	Target-Off-Block-Time
TSAT	Target Start Up Approval Time
ULD	Unit Load Devices
UVV	Unfallverhütungsvorschrift
VO EG	Verordnung der Europäischen Gemeinschaft
ZI	Zentrale Infrastruktureinrichtungen