

## **5. Regelungen für das Erbringen von Bodenabfertigungsdiensten auf den Vorfeldern, Zulassungsbedingungen, Qualitätsstandards**

Stand: 30.06.2005

### Inhalt:

1. Zweck und Ziel
2. Erlaubnispflicht
3. Betriebstechnische und betriebslogistische Vorkehrungen
4. Betriebsorganisatorische und personelle Vorkehrungen
  - 4.1 Betriebsleitung
  - 4.2 Betriebliches Führungspersonal
  - 4.3 Betriebspersonal
  - 4.4 Durchführung von LFZ-Schlepps
  - 4.5 Flugzeug Be- und Entladung
  - 4.6 Fluggasttreppen/-brücken
  - 4.7 Flugzeugreinigung
5. Schlussbestimmungen

### **1. Zweck und Ziel**

- 1.1 Als Flugplatzunternehmer ist die Flughafen Hamburg GmbH – FHG – in Wahrnehmung der gesetzlichen Verpflichtungen nach § 45 der Luftverkehrszulassungsordnung – LuftVZO – zur Gewährleistung des betriebssicheren Zustands und des ordnungsgemäßen Flughafenbetriebes sowie zur Abwehr betriebsbedingter Gefahren (§29 Luftverkehrsgesetz – LuftVG -) verpflichtet, die hierzu notwendigen Vorkehrungen zu treffen und für die Einhaltung der einschlägigen Rechtsvorschriften und Anordnungen zu sorgen.
- 1.2 Die grundsätzlichen Regelungen, um dieses Ziel zu erreichen, sind in der staatlich genehmigten Flughafenbenutzungsordnung (FBO) enthalten. Der mit der Zulassung von Selbstabfertigern und Dienstleistern zusätzlich entstehende Verkehr erfordert in Anbetracht der ohnehin beengten räumlichen Verhältnisse und der herrschenden Verkehrsdichte die nachfolgenden zusätzlichen Regelungen und Verfahrensweisen, um die Verkehrs- und Betriebssicherheit des Flughafens aufrecht zu erhalten. Diese Regelungen sind für alle verbindlich, die den Flughafen mit Luftfahrzeugen benutzen, ihn betreten, befahren oder in sonstiger Weise nutzen.
- 1.3 Um eine zeitgerechte und serviceorientierte Abfertigung aller den Flughafen Hamburg an- und abfliegenden Luftfahrzeuge zu gewährleisten, um eine reibungslose Zusammenarbeit aller an der Abfertigung Beteiligten zu gewährleisten und um zu einer Kapazitätsoptimierung der zentralen und sonstigen Flughafeneinrichtungen beizutragen, sind alle Abfertigungsdienste zügig durchzuführen. Die Minimum Connecting Time und die Turnaroundzeiten sind einzuhalten. Kann bei verspätet ankommenden Luftfahrzeugen die geplante Abflugzeit

nicht eingehalten werden, sind die Bodenabfertigungsdienste so zu terminieren, daß die Turnaroundzeit möglichst gering gehalten wird. Es bleibt jedem Dienstleister oder Selbstabfertiger freigestellt, eigene Standards zu Grunde zu legen, sofern diese weiterreichen bzw. zu einem besseren Service und Qualitätsniveau führen.

- 1.4 Die Aufsicht über die Einhaltung dieser Regeln führen auf dem Flughafen der Leiter des Geschäftsbereiches Aviation seine Stellvertreter, der Verkehrsleiter sowie die Verkehrsleiter vom Dienst und das Personal der Zentralen Vorfeldkontrolle und der Verkehrsaufsicht.

Diese wiederum unterliegen im Rahmen des § 47 LuftVZO der Aufsicht der obersten Landesluftfahrtbehörde, d.h. der Behörde für Wirtschaft und Arbeit der Freien und Hansestadt Hamburg, Amt Häfen, Dienstleistungen und Wirtschaftsinfrastruktur, Abt. Hafen und Luftverkehr – BWA – .

- 1.5 Diese Regelungen lassen die EU-Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15.10.1997, das BADG<sup>1</sup> und die BADV<sup>2</sup> sowie andere für den Flughafenbetrieb geltende Gesetze, Rechtsvorschriften und Anordnungen unberührt. Ebenso unberührt bleiben die Bestimmungen der FBO und ihre weiterführenden Bestimmungen. Auch diese sind zwingend zu beachten.
- 1.6 Die in diesen Regelungen verwendeten Begriffe „Nutzer“, „Dienstleister“ und „Selbstabfertiger“ finden im Sinne der Begriffsbestimmungen der BADV (§2 Nr. 3, 5 und 6) Anwendung.
- 1.7 Diese Regeln gelten insbesondere für alle Erbringer von Bodenabfertigungsdiensten (Selbstabfertiger und Dienstleister), sowie für in diesem Zusammenhang tätige Unternehmen und alle, die diese Dienste in Anspruch nehmen. Sie stellen die Rahmenbedingungen insbesondere hinsichtlich der zu beachtenden Vorschriften und der betrieblichen Verfahren sowie des eingesetzten Personals und Gerätes dar.
- 1.8 Die Verantwortung eines Luftverkehrsunternehmens für den Betrieb seiner Luftfahrzeuge oder der seiner Vertragspartner sowie als luftfahrttechnischer Betrieb bleibt auch dann unberührt, wenn es sich eines Dienstleisters für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten bedient.
- 1.9 Der Geschäftsbereich Aviation bzw. seine hiermit beauftragten Mitarbeiter haben gemäß § 45 LuftVZO jederzeit das Recht, die Einhaltung dieser Regeln zu überprüfen. Ihnen gegenüber oder in ihrem unmittelbaren Auftrag selbständig tätig werdende Dienste des Flughafenunternehmers sind auf Verlangen jederzeit die geforderten Nachweise vorzuweisen und die notwendigen Überprüfungen zu gestatten. Ihren weitergehenden Weisungen ist Folge zu leisten.
- 1.10 Dienstleister können sich, um die hiesigen Voraussetzungen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten zu erfüllen, der Unterstützung der einschlägigen Einrichtungen des Flughafenunternehmers – ggf. gegen Entgelt – bedienen.

<sup>1</sup> Gesetz über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen vom 11.11.1997 (BGBl I 1997, S. 2694)

<sup>2</sup> Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen und zur Änderung weiterer luftrechtlicher Vorschriften vom 10.12.1997 (BGBl I 1997, S. 2885)

**2. Erlaubnispflicht**

Die Ausübung von Bodenabfertigungsdiensten und jede andere gewerbliche Betätigung auf dem Flughafengelände bedarf der Erlaubnis durch den Flughafenunternehmer.

Diese wird in Form eines Gestattungsvertrages erteilt. Für evtl. benötigte/verfügbare Flächen und Räume zur exklusiven Nutzung sind gesonderte Mietverträge abzuschließen.

2.1 Die Erlaubnis muss im einzelnen eingeholt werden für

- die Tätigkeit des Dienstleisters/Selbstabfertigers,
- die Führung von Bodenabfertigungsdienstgerätschaften,
- bestimmte Gerätschaften,
- die Überlassung von Bodenabfertigungsdienstgerätschaften an Dritte,
- die Beauftragung von Subunternehmen zum Zwecke der Ausübung von Bodenabfertigungsdiensten auf dem Gelände des Flughafens Hamburg.

2.2 Die Erlaubnis wird befristet, höchstens jedoch für 7 Jahre erteilt und kann zum Zwecke der Aufrechterhaltung der Sicherheit und Leichtigkeit der Bodenabfertigungsdienste mit Auflagen verbunden werden. Die nachträgliche Aufnahme, Änderung oder Ergänzung von Auflagen ist zulässig.

2.3 Die Erlaubnis wird auf Antrag vom Flughafenunternehmer nur erteilt werden, wenn

der Dienstleister/Selbstabfertiger oder die zur Führung der Geschäfte bestellten Personen ihre fachliche Eignung zur Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten auf dem Gelände des Flughafens Hamburg gemäß Anlage 3 Ziffer 2A Absatz 3 der BADV nachgewiesen haben,

die Voraussetzungen gem. Anlage 3 Ziffer 2A Absatz 1 der BADV durch geeignete Unterlagen (polizeiliches Führungszeugnis, Negativattest der Sozialbehörden) nachgewiesen sind, und die Erlaubnis zum Betreten des sicherheitsempfindlichen Bereichs durch die zuständige Behörde für die dort eingesetzten Mitarbeiter, soweit die Tätigkeit dies erfordert, vorliegt,

die einzusetzenden Bodenabfertigungsdienstgerätschaften den in den jeweils gültigen „Zulassungs- und Verkehrsregeln für das Betriebsgelände“ der FHG aufgeführten Anforderungen, den Anforderungen des Flughafenunternehmers an die äußere Gestaltung sowie im übrigen den in Deutschland anerkannten sicherheitstechnischen und arbeitsmedizinischen Regeln sowie den Unfallverhütungsvorschriften, insbesondere VBG 78 und GUV 5.8, entsprechen; der Flughafenunternehmer kann die Erfüllung der Anforderungen jederzeit kostenpflichtig überprüfen,

im Falle einer beabsichtigten Werbung auf Geräten, Fahrzeugen und Dienstkleidung die gesonderte Genehmigung des Flughafenunternehmers vorliegt, die mit einem Entgelt verbunden werden kann,

Versicherungen gem. Anlage 3 zur BADV bestehen, die dem Flughafenunternehmer nachzuweisen sind,

die Standards des Pflichtenheftes iSd § 8 Abs. 3 BADV erfüllt werden.

2.4 Der Antrag auf Erlaubnis muss enthalten:

Namen und Betriebssitz des Dienstleisters /Selbstabfertigers sowie gegebenenfalls der für die Führung der Geschäfte vorgesehenen Personen nebst einem Handelsregisterauszug; bei natürlichen Personen außerdem Wohnsitz, Geburtsdatum und -ort,

- Angaben über Art und Umfang der beantragten Tätigkeit; eine Veränderung von Art und Umfang bedarf einer erneuten Erlaubnis,
- Geschäftsberichte der letzten zwei Jahre,
- zum Abstellen benötigte Fläche und Angabe von Art und Anzahl des Geräts,
- technische Angaben zu den Geräten und Kopien der gültigen Papiere der einzusetzenden Geräte,
- Nachweise, dass keine Rückstände an Steuern oder Beiträgen zur Sozialversicherung bestehen, die aus unternehmerischer Tätigkeit geschuldet werden, z. B. durch Vorlage aussagefähiger Unterlagen (Bankerklärungen, Bilanzauszüge, Negativattest des Finanzamtes und der Sozialbehörden).

2.5 Nach der Erteilung der Erlaubnis zur Erbringung von Bodenabfertigungsdienstleistungen kann der Flughafenunternehmer eine geeignete Aktualisierung der Nachweise oder weitere geeignete Nachweise fordern, insbesondere bei personellen Änderungen oder bei begründeten Zweifeln an Angaben zur Zuverlässigkeit, Angaben zur fachlichen Eignung und bei begründeten Zweifeln an der finanziellen Leistungsfähigkeit. Der Flughafenunternehmer kann jederzeit eine Bonitätsprüfung durchführen. Es ist ein jährlicher Nachweis zur Trennung der Tätigkeitsbereiche „Bodenabfertigung“ von den übrigen Tätigkeitsbereichen durch einen Wirtschaftsprüfer (§ 4 Absätze 1 und 2 BADV) gegenüber der Luftfahrtbehörde zu führen.

2.6 Der Flughafenunternehmer ist berechtigt, einzelne Dienstleister /Selbstabfertiger von der Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten auf dem Betriebsgelände der FHG auszuschließen, wenn

- die in diesen Zulassungsbedingungen genannten Voraussetzungen nicht erfüllt werden, oder
- die Voraussetzungen hierfür im Hinblick auf die §§ 3 Abs. 2, 4 und 7 BADV iVm der Anlage 5 zur BADV gegeben sind, oder

- in allen übrigen Fällen dies aus besonderen Platz- oder Kapazitätsgründen, insbesondere im Zusammenhang mit der Verkehrsdichte und dem Grad der Nutzung der Flächen auf dem Betriebsgelände der FHG, geboten ist.
- 2.7 Die Erlaubnis zur Erbringung von Bodenverkehrsdiensten auf dem Gelände des Flughafens Hamburg kann durch den Flughafenunternehmer jederzeit entzogen werden, wenn
- eine Auflage nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig erfüllt wird,
  - den in Ziff. 2.5 genannten nachträglichen Vorlagepflichten nicht oder nicht rechtzeitig nachgekommen wird,
  - nach Erteilung der Genehmigung Tatsachen eintreten oder bekannt werden, die die Unzuverlässigkeit des Dienstleisters/Selbstabfertigers und gegebenenfalls der für die Führung der Geschäfte bestellten Personen dartun,
  - nachhaltig oder schwer gegen die Anforderungen an geordnete und sichere Bodenabfertigungsdienste gem. Ziff. 4.2.2. h) – wenn die geforderten und vereinbarten Entgelte nicht ordnungsgemäß entrichtet werden - verstoßen wird.

### 3. Betriebstechnische und betriebslogistische Vorkehrungen

- 3.1 Dienstleister und Selbstabfertiger haben die betriebsorganisatorischen und betriebstechnischen Vorkehrungen zu treffen, die es ihnen ermöglichen, die Bodenabfertigungsdienste auf jeder zugewiesenen Vorfeldposition zu erbringen. Gleiches gilt für den Gepäckumschlagsbereich. (siehe 4.1 PflH).<sup>1</sup>

Anmerkung: Die Verkehrsanlagen des Flughafens sind für die allgemeine Benutzung vorgesehen und werden daher grundsätzlich **nicht** fest zugewiesen. Sie werden vom Flughafenunternehmer nach Gesichtspunkten der aktuellen Verkehrsabwicklung, also ganz vorrangig nach flughafenbetrieblichen Gesichtspunkten und Notwendigkeiten disponiert.

- 3.2 Das Erbringen von Bodenabfertigungsdiensten beteiligt Selbstabfertiger und Dienstleister an der Betriebspflicht des Flughafens. Folglich sind Vorkehrungen zu treffen und mit dem Flughafenunternehmer verbindlich abzustimmen, die eine ordnungsgemäße Dienstleistung ohne Störung des Flughafenbetriebes auch in Not-, Sonder- und anderen Ausnahmefällen im Flugbetrieb des Flughafens sicherstellen.

Zu nennen sind hier z.B. Flugunfälle oder andere Betriebsstörungen an Luftfahrtgerät am Boden, Umkehr eines gestarteten Luftfahrzeuges, Umleitungen von Flügen nach Hamburg oder auch Störungen der Betriebsabläufe aufgrund von Wetterereignissen und ähnlichem (siehe 2. PflH).

Anmerkung: Wegen möglicher Auswirkungen auf die Verkehrsabwicklung des Luftverkehrs und der möglichen Beeinträchtigung berechtigter Interessen Dritter wird in diesem Zusammenhang auf die unbedingte Notwendigkeit der zu treffenden Vorkehrungen für das

<sup>1</sup> Pflichtenheft und technische Spezifikationen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen Hamburg

Entfernen bewegungsunfähiger Luftfahrzeuge ausdrücklich hingewiesen.

- 3.3 Das für das Erbringen von Bodenabfertigungsdiensten auf den Vorfeldern eingesetzte Gerät muss stets in angemessenen Verhältnis zum jeweils vorhandenen Auftragsvolumen stehen. Überzähliges Gerät darf nicht auf den Vorfeldern und insbesondere nicht in den Gepäckumschlagsbereichen abgestellt oder gelagert werden. Es ist auf die zugewiesenen Abstellflächen zu verbringen und dort ordnungsgemäß und gesichert abzustellen. Auf der Bewegungsfläche (Vorfelder, Rollfeld) bewegungsunfähig liegengebliebene Fahrzeuge und Geräte sind unverzüglich zu entfernen; sie dürfen insbesondere in Flugbetriebsbereichen nicht ohne Personal zurückgelassen werden (siehe 4.4 und 6.1 PflH).
- 3.4 An die kabelgebundenen Kommunikationsnetze des Flughafens dürfen nur solche Endgeräte angeschlossen oder darüber betrieben werden, deren Verträglichkeit mit anderen Geräten an diesen Netzen sichergestellt ist, so dass Störungen des Netzbetriebes ausgeschlossen sind. Dabei ist erforderlichenfalls die elektromagnetische Verträglichkeit (EMV) gesondert nachzuweisen. Hierüber ist Einvernehmen mit den Betreibern dieser Netze herzustellen (siehe 6.2 PflH).
- 3.5 Funkwellengestützte Kommunikationsmedien dürfen im Flughafenbereich nur eingesetzt werden, wenn sie zugelassen sind und der Flughafenunternehmer dem Einsatz ausdrücklich zugestimmt hat. Die funkwellengestützte Kommunikation auf dem Rollfeld und den funkkontrollierten Teilen der Vorfelder mit Ausnahme der Straßen und Abstellflächen erfolgt ausschließlich über das durch den Flughafenunternehmer bereitgestellte Funkwellensysteme. Alle auf den genannten Flächen verkehrenden Fahrzeuge müssen so erreichbar sein und sind daher entsprechend auszustatten. Die Zuteilung der Frequenz(en) erfolgt durch den Flughafenunternehmer. Den Anweisungen der Zentralen Vorfeldkontrolle auf dieser/diesen Frequenz/en ist unverzüglich Folge zu leisten.

Anmerkung: Die hohe Einsatzdichte funkgestützter Kommunikationsmittel im Luftverkehr und im Flughafenbetrieb auf engstem Raum gestalten sich bereits aus physikalischen Gründen (z.B. Funkabschattungen) problematisch. Dadurch verursachte Störungen von Funknavigationsanlagen und -einrichtungen oder Flugfunk- und Betriebsfunkfrequenzen können sich rasch und gravierend auf die Sicherheit des Luftverkehrs im besonderen, aber auch auf die Betriebssicherheit des Flughafens auswirken: Es ist daher im Umgang mit solchen Systemen mit besonderer Sorgfalt vorzugehen.

#### **4. Betriebsorganisatorische und personelle Vorkehrungen**

Die Erbringer von Bodenabfertigungsdiensten haben die betriebsorganisatorischen und personellen Vorkehrungen so zu treffen, dass ein reibungsloses Erbringen der angebotenen Dienstleistung ermöglicht wird, die Betriebssicherheit des Flughafens und die ordnungsgemäße Betriebsabwicklung und -durchführung nicht beeinträchtigt wird und eine sichere, geordnete und zügige Abwicklung des Luftverkehrs unter allen Betriebsbedingungen gewährleistet ist (siehe 3.1 PflH).

#### 4.1 Betriebsleitung

4.1.1 Erbringer von Bodenabfertigungsdiensten haben eine verantwortliche Betriebsleitung einzurichten, die den betrieblichen Leitungs-, Aufsichts- und Kontrollorganen des Flughafenunternehmers als eindeutige und kompetente Kontaktstelle des Dienstleisters während der gesamten Betriebszeit zur Verfügung steht. Darüber hinaus sind für eventuell auftretende Besonderheiten auch außerhalb der Betriebszeiten kompetente Ansprechpartner zu benennen (siehe 3.1 PflH).

4.1.2 Die Selbstabfertiger und Dienstleister haben sicherzustellen, dass das eingesetzte Personal in ausreichendem Maße mit der FBO und deren weiterführenden Bestimmungen fortwährend vertraut ist und seine daraus resultierenden Pflichten kennt, insbesondere aber in die

- Not- und Alarmpläne,
- Pläne zur Brandbekämpfung und – bei Tätigkeiten auf den Vorfeldpositionen – die der Brandbekämpfung bei Luftfahrzeugen,
- Vorschriften über den Umgang mit gefährlichen Gütern,
- Vorgehensweise zur Schaffung der ordnungsgemäßen Voraussetzungen beim Betanken von Luftfahrzeugen auf der Vorfeldposition in jedem Einzelfall und
- Art und Weise der Oberflächenkontrollen um das Luftfahrzeug herum (walk around) vor dessen Verlassen der Vorfeldposition zur Vermeidung von Beschädigungen des Luftfahrzeuges durch Fremdoobjekte (FOD),
- Die Sicherung von Fluggastwegen auf den Vorfeldern zwischen Luftfahrzeug und Fluggastbus sowie zwischen Gebäudeausgängen und Luftfahrzeug oder Fluggastbus insbesondere bei winterlichen Witterungsverhältnissen und
- Betriebs-, Not- und Ausfallkonzept für den Gepäckumschlag
- Leistung in Erster Hilfe (ausreichende Anzahl Mitarbeiter)

(siehe 1.4 PflH)

eingewiesen wurde und durch periodische Wiederholungsunterweisungen in Übung gehalten wird. Die Verpflichtung zur Teilnahme an der kostenpflichtigen Schulung durch den Flughafenunternehmer für alle auf dem Vorfeld eingesetzten Mitarbeiter bleibt hiervon unberührt (siehe 4.2 PflH).

Die Verantwortlichkeit an den Schnittstellen ist eindeutig zu regeln. Die Betriebsleitung hat dazu eine Person zu benennen, die verantwortlich die Einhaltung der Sicherheitsbestimmungen an den Vorfeldpositionen gewährleistet (siehe 3.1 PflH).

#### 4.2 Betriebliches Führungspersonal

4.2.1 Das betriebliche Führungspersonal muss über die Fachkunde und Verfahrenkenntnis verfügen, die es in die Lage versetzen, durch geeignete Anordnungen und Weisungen eine ordnungsgemäße Durchführung des aktuellen Betriebes des Dienstleisters/Selbstabfertigers sicherzustellen, und dabei alle anderen Betriebsabläufe frei von Störungen und Behinderungen zu halten.

4.2.2 Das betriebliche Führungspersonal des Dienstleisters/Selbstabfertigers ist ferner dafür verantwortlich, dass

- a) jederzeit die Standards des Pflichtenhefts iSd § 8 Abs. 3 BADV und die Voraussetzungen der Anlage 3 zur BADV erfüllt werden,
- b) die „Verkehrsregeln und Zulassungsbestimmungen für das Betriebsgelände“ der FHG in der jeweils geltenden Fassung beachtet werden und die verwendeten Bodenabfertigungsgerätschaften jederzeit neben den dort aufgeführten Anforderungen den in Deutschland anerkannten sicherheitstechnischen und arbeitsmedizinischen Regeln sowie der Unfallverhütungsvorschriften, insbesondere VBG 78 und GUV 5.8, entsprechen, und die Fahrzeuge, Bodengeräte und Einrichtungen der Luftfahrt mindestens in den gesetzlich vorgeschriebenen Rahmenintervallen auf betriebssicheren Zustand von einem Sachkundigen geprüft werden,
- c) bei Störungen im Betrieb des Dienstleisters/Selbstabfertigers, die Auswirkungen auf den übrigen Flughafenbetrieb haben können, die zuständigen Dienste des Flughafenunternehmers unverzüglich unterrichtet werden (hierzu zählen auch sich abzeichnende Flugverzögerungen – Starts und Landungen –),
- d) in Not-, Alarm- oder anderen Gefahrfällen sofort die entsprechend befähigten Dienste des Flughafenunternehmers zur Hilfeleistung alarmiert werden,
- e) bei verursachten Schäden an Anlagen und Einrichtungen des Flughafens, an Luftfahrzeugen oder am Eigentum Dritter sofort die Geschäftsbereich Aviation, Abteilungen Flugbetrieb und Security benachrichtigt werden; die Unfallbeteiligten einer Mitwirkungs- und Aufklärungspflicht unterliegen und zur Herausgabe aller relevanten Daten wie Unfallprotokoll gefordert verpflichtet sind; der Unfallort durch die Beteiligten grundsätzlich erst nach erfolgter Unfallaufnahme verlassen wird,
- f) vom Dienstleister oder Selbstabfertiger gemietete Flächen und solche, auf denen er seine Dienstleistungen erbringt, stets in einem betriebssicheren Zustand gehalten werden, so dass sie sicher benutzt werden können und von dort keine Gefahren für die übrige Betriebsabwicklung ausgehen,
- g) die Beteiligung an einem möglichen Betriebsdatenerfassungs- und -kontrollsystem in geeigneter Weise erfolgt,
- h) das Unternehmen nicht in Verzug mit der Bezahlung von Forderungen der FHG ist,
- i) Informationen zur Berechnung von Forderungen der FHG nicht verweigert oder verzögert werden (siehe 3.2 PflH).

#### 4.3 Betriebspersonal

4.3.1 Das zum Erbringen der Dienstleistung Bodenabfertigungsdienste auf den Vorfeldern eingesetzte Betriebspersonal muss über die in Anlage 3 der BADV beschriebenen Qualifikationsvoraussetzungen verfügen.

4.3.2 Das als Fahrer eingesetzte Personal des Dienstleisters/Selbstabfertigers muss über die in den „Verkehrsregeln und Zulassungsbestimmungen für das Betriebsgelände“ der FHG. Fahrerlaubnis und die entsprechende Zugangsberechtigung verfügen; für das Fahrzeug muss eine Zulassung ausgestellt sein.

Die für den Betrieb von Sonderfahrzeugen und -geräten erforderliche Zusatzerlaubnisse sind ggf. nachzuweisen. Fahrzeuge und Geräte müssen vorschriftsmäßig gekennzeichnet werden.

Aufgrund der engen baulichen Situation dürfen auf dem Vorfeld keine Gelenkbusse eingesetzt werden. Die eingesetzten Busse dürfen eine Gesamtlänge von 12 m nicht übersteigen. Insgesamt ist darauf zu achten, dass die eingesetzten Busse geeignet sind, jedes Gate zu bedienen. Dies gilt auch bei gleichzeitiger Nutzung nebeneinander liegender Gates.

*Der Betrieb von Fahrzeugen im Gepäckumschlagsbereich ist geregelt im „Betriebs-, Not- und Ausfallkonzept für den Gepäckumschlag“.*

4.3.3 Bevor das Betriebspersonal des Dienstleisters/Selbstabfertigers bei der bodenseitigen Unterstützung des Luftfahrzeugführers beim Verlassen der Vorfeldposition (Walk-out assistance) eingesetzt wird, ist für die dabei beabsichtigte Verfahrensweise die Erlaubnis des Flughafenunternehmers einzuholen, sofern sie von den am Flughafen üblicherweise praktizierten Verfahren abweicht. Ggf. ist dann auch die Zustimmung des Luftfahrzeugführers einzuholen; bei Selbstabfertigung wird diese Zustimmung als gegeben vorausgesetzt.

4.4 Durchführung von Luftfahrzeugschlepps

4.4.1. Allgemeines

Die Durchführung von Flugzeugschlepps hat unmittelbaren Einfluss auf die Abwicklung des Luftverkehrs am Boden. Insofern sind besondere Fachkunde, Verfahrenstreue und Zuverlässigkeit der hiermit betrauten Mitarbeiter zwingende Voraussetzung. Die dafür notwendigen Kenntnisse sind jährlich durch geeignete Schulungen zu aktualisieren und auf Anforderung nachzuweisen.

Betriebspersonal, das Luftfahrzeugschlepps durchführt, ist an die fachlichen und zeitlichen Kontrollanweisungen der Zentralen Vorfeldkontrolle sowie der Verkehrsaufsicht gebunden (siehe 4.7 PflH).

Betriebspersonal, welches an Bord eines geschleppten Luftfahrzeuges als Bremser eingesetzt wird, muss nachweislich von der beauftragenden Luftverkehrsgesellschaft hierfür ausgebildet sein.

4.4.2. Bereitstellungsschleppvorgänge

4.4.2.1 Um die Ressourcen des Flughafens Hamburg, insbesondere die Vorfeldpositionen, bestmöglich nutzen zu können, hat die Bereitstellung und Ankopplung des Flugzeugschleppers rechtzeitig vor STD bzw. ETD zu erfolgen.

- 4.4.2.2 Weiterhin muss der Bodenabfertigungsdienstleister oder Selbstabfertiger Bereitstellungsschleppvorgänge auf Anordnung des Flughafenunternehmers durchführen. Nur so kann die bestmögliche Nutzung der Vorfeldpositionen, insbesondere die der Brückenpositionen, gewährleistet werden. Für solche Schleppvorgänge muss der Schlepper unverzüglich nach Anforderung des Flughafenunternehmers an das Luftfahrzeug angekoppelt auf der Position bereitstehen. Die Kosten dieser Schleppvorgänge sind von der Luftverkehrsgesellschaft zu tragen.
- 4.4.2.3 Kommt der Selbstabfertiger oder Dienstleister seiner Verpflichtung aus Ziff. 4.4.2.2. nicht nach, ist der Flughafenunternehmer berechtigt, einen anderen für diesen kostenpflichtig damit zu beauftragen.
- 4.4.3. Beschreibung der Verfahren
- 4.4.3.1 Die Schlepperfahrer erhalten bei Flugzeugschlepps zwischen Abstell-, Abfertigungs- und Sonderpositionen sowie zwischen den Stellplätzen und den Wartungsbereichen und umgekehrt ihre Führungs- und Kontrollanweisungen über Funk
- a) von der Zentralen Vorfeldkontrolle, solange sich der Schleppzug im Bereich der Vorfelder befindet, bzw.
- b) von der Platzkontrolle der DFS (Kontrollturm), solange sich der Schleppzug auf dem Rollfeld (Rollbahnen/Taxiways) befindet.
- 4.4.3.2 Im funkgesteuerten Schleppbetrieb entfällt die Absicherung des Schleppzuges durch Leit- oder andere Fahrzeuge des Flughafenunternehmers; lediglich für das Ankommen auf einer Abstell- oder Abfertigungsposition wird auf besondere Anforderung ein Leitfahrzeug vom Flughafenunternehmer gestellt.
- 4.4.3.3 Das Verfahren findet nur auf den Vorfeldern der FHG und nur in den Bereichen des Rollfeldes Anwendung, für die entweder der Kontrollturm oder die Zentrale Vorfeldkontrolle eine Freigabe für die Benutzung von Rollkorridoren oder Rollbahnen zum Erreichen der Positionen oder der Wartungsbereiche ausdrücklich und im Einzelfall erteilt haben. Dies beinhaltet ausdrücklich auch die Bereitstellung von Luftfahrzeugen aus den Flugzeugwartungshallen „F“ und „H“ auf den Abstellpositionen des südlichen Vorfeldes. Für das ggf. notwendige Überqueren der Pisten ist die Freigabe gesondert einzuholen und wird als solche ausdrücklich erteilt.
- 4.4.4. Teilnahme am Verfahren
- 4.4.4.1 Betriebspersonal, welches Luftfahrzeugschlepps im funkkontrollierten Positions- und Wartungsschleppbetrieb entsprechend der Funkanweisungen der Zentralen Vorfeldkontrolle auf den Vorfeldern und ggf. auf dem Rollfeld durchführt, muss hierfür eine Zusatzschulung über die auf den Vorfeldern gültigen Verfahren zur Führung und Kontrolle des Luftverkehrs und die im Betriebsfunk anzuwendenden Sprechfunkverfahren bei dem -Geschäftsbereich Aviation - Flugbetrieb - erfolgreich abgeschlossen haben. Die Schulung ist kostenpflichtig.

4.4.4.2 Beim Einsatz im funkkontrollierten Schleppbetrieb ist das beteiligte Betriebspersonal an die über Betriebsfunk an den Schlepperfahrer übermittelten fachlichen und zeitlichen Kontrollanweisungen der Zentralen Vorfeldkontrolle gebunden.

Weitergehende Anweisungen der Fahrer der Leitfahrzeuge der Verkehrsaufsicht zur Sicherung des Schleppzuges beim Verlassen oder bei Ankunft auf einer Vorfeldposition sind ebenfalls zu beachten.

4.4.4.3 Bevor Betriebspersonal in dem unter Ziffer 4.4.4.2 genannten Luftfahrzeugschleppbetrieb eingesetzt werden darf, ist für die dabei beabsichtigte Verfahrensweise die Erlaubnis des Flughafenunternehmers einzuholen, sofern sie von den am Flughafen üblicherweise praktizierten Verfahren abweicht.

Ggf. ist dann auch die Zustimmung der Luftverkehrsgesellschaft nachzuweisen; bei Selbstabfertigung wird diese Zustimmung als gegeben vorausgesetzt.

4.4.4.4 Zur Teilnahme am Verfahren für den funkkontrollierten Positions- und Wartungsschleppbetrieb bedarf es der Zustimmung und Genehmigung durch den Flughafenunternehmer, hier vertreten durch die Verkehrsleitung des Geschäftsbereichs Aviation.

Die Zustimmung und Genehmigung ist schriftlich zu beantragen. Sie gilt ausschließlich für den Geschäftsbereich des antragstellenden Unternehmens.

4.4.4.5 Für die Erteilung der Genehmigung zur Teilnahme an diesen Verfahren müssen nachfolgende Voraussetzungen seitens des Antragstellers erfüllt werden:

a) die als Schlepperfahrer einzusetzenden Mitarbeiter des Antragstellers haben erfolgreich an einer kostenpflichtigen Qualifizierung bei der FHG teilgenommen.

**Anmerkung:** Im Einzelfall werden an anderen Verkehrsflughäfen bereits erworbene und hier nachgewiesenen Qualifikationen von der FHG anerkannt.

Die Schulung beschränkt sich dann auf die jeweils noch nicht erworbenen Teile.

Verfügt z.B. der Bewerber bereits über eine Schlepplizenz und weist er die erfolgreiche Teilnahme an der Schulung für Funksprechverfahren nach, so erfolgt hier nur noch eine Einweisung in örtliche Verfahren und die Flugplatzgegebenheiten.

Es werden ausschließlich derart qualifizierte Mitarbeiter im Schleppbetrieb des Antragstellers eingesetzt.

b) Die eingesetzten Schleppfahrzeuge müssen für den Schleppbetrieb zugelassen sein.

Sie müssen mit den von der Verkehrsleitung geforderten Zusatzeinrichtungen (gelb / orange Rundumleuchten und Funkausstattung) ausgerüstet sein; das vom Flughafenunternehmer zugewiesene Funkrufzeichen muss deutlich lesbar an den Fahrzeugseiten angebracht sein.

- c) Ggf. müssen Schleppfahrzeuge auf Anordnung der Aufsichtsbehörde zum Zwecke der Reduzierung von Bodenemissionen mit Bodenstromgeräten bestückt werden.

- 4.4.4.6 Durch die Teilnahme an den Verfahren bleiben bestehende vertragliche Regelungen mit der FHG über die Durchführung von Flugzeugschlepps unberührt.

Ebenso unberührt bleiben die Flughafenbenutzungsordnung – FBO – und ihre weiterführenden Bestimmungen, sofern nicht ausdrücklich Ausnahmeregelungen schriftlich vereinbart wurden.

- 4.4.4.7 Haftungsregelungen sind Bestandteil der jeweiligen Einzelgenehmigung; sie werden daher innerhalb dieser Verfahrensbeschreibung nicht erwähnt.

- 4.4.4.8 Aus gegebenem Anlass kann der Flughafenunternehmer das antragstellende Unternehmen dazu auffordern, einzelne Mitarbeiter nicht länger am Schleppbetrieb zu beteiligen, dies gilt insbesondere bei z.B. fahrlässiger Handhabung des Schleppbetriebes, Nichtbefolgung der Funkanweisungen u.s.w.

Die erteilte Genehmigung zur Teilnahme an den Verfahren kann jederzeit auch ganz widerrufen werden, wenn z.B. das Unternehmen nicht qualifizierte Mitarbeiter im Schleppbetrieb einsetzt.

- 4.4.5. Anwendung der Verfahren

- 4.4.5.1 Der Schleppbetrieb am Hamburg Airport wird grundsätzlich als ein durch die Zentrale Vorfeldkontrolle oder den Kontrollturm über Funk gesteuerter Betrieb durchgeführt.

In Ausnahmefällen, insbesondere bei defektem Funkgerät im Schleppfahrzeug oder bei noch nicht im Funksprechverkehr geschultem Schlepperfahrer wird auf Anforderung ein Leitfahrzeug durch die FHG gestellt.

- 4.4.5.2 Die Verfahren für den funkkontrollierten Flugzeugschleppbetrieb finden nur Anwendung, wenn die Zentrale Vorfeldkontrolle jeweils die gegebene Verkehrslage, die meteorologischen Bedingungen und den Zustand der Oberflächen auf den Vorfeldern und /oder den Rollbahnen und Rollkorridoren hierfür als geeignet festgestellt hat bzw., hat feststellen lassen.

Entsprechende Informationen werden über NOTAM bzw. NfL, sowie über SNOWTAM und Landebahnzustandsmeldung publiziert.

Kurzfristige Einschränkungen sind ggf. Bestandteil der Freigabe über Funk.

- 4.4.5.3 Weitere Voraussetzungen für die Anwendung sind, dass

- a) die auf den Schleppfahrzeugen eingesetzten Mitarbeitern ihre Schleppberechtigung nach Ziffer 4.5 a) ständig mit sich führen,

- b) die geforderte Zusatzausrüstung gemäß Ziffer 4.4.4.5 b) voll funktionsfähig ist,

- c) ständige, uneingeschränkte Funkverbindung mit der Zentralen Vorfeldkontrolle und/oder dem Kontrollturm aufrecht erhalten wird,
- d) im Funksprechverkehr stets das zugewiesene Funkrufzeichen verwendet wird (Schlepper plus Kennung [bestehend aus drei Buchstaben und max. 2 Ziffern]), und die erteilten Freigaben und Auflagen dazu strikt eingehalten werden.

4.4.5.4 Sind die unter 4.4.5.3 genannten Voraussetzungen gar nicht oder nur teilweise gegeben, so ist die Zentrale Vorfeldkontrolle hierüber im voraus zu unterrichten.

Diese entscheidet dann, ob – teilweise oder insgesamt – das herkömmliche Schleppverfahren, d.h. unter Absicherung des Schleppzuges durch Fahrzeuge des Flughafenunternehmers, erneut anzuwenden ist.

#### 4.4.6 Betriebsverfahren

Für den funkkontrollierten Schleppbetrieb gelten allgemein die folgenden Grundsätze:

- a) An den geschleppten Luftfahrzeugen müssen bei Nacht oder bei anderen Sichtbeschränkungen auf Anforderung die Positionslichter eingeschaltet werden können.
- b) Das Cockpit des Luftfahrzeuges muß mit einem Luftfahrzeug-Führer oder einem fachkundigen Mechaniker besetzt sein.
- c) Jede Bewegung des Schleppzuges bedarf – je nach dem, in welchem Zuständigkeitsbereich er sich befindet – der ausdrücklichen Erlaubnis durch die Zentrale Vorfeldkontrolle oder des Kontrollturms.
- d) Erteilte Anweisungen und Auflagen hierzu sind vom Schlepperfahrer durch wortwörtliche Wiederholung zu bestätigen und strikt einzuhalten.
- e) Der Schleppzug hat sich präzise entlang der freigegebenen Strecke zu bewegen, dabei hat er sich stets auf den gelben Rollleitlinien zu halten. Eigenmächtige Abweichungen sind in jedem Fall unzulässig.
- f) Im Falle eines Schadens, der am oder durch den Schleppzug entsteht, ist dieser sofort anzuhalten und der Standort nicht mehr zu verändern.

Die Zentrale Vorfeldkontrolle (auf Rollbahnen der Kontrollturm) ist sofort zu unterrichten und deren (dessen) weitere Weisungen abzuwarten.

- g) Außergewöhnliche und/oder gefährliche Situationen für den Schleppzug sowie die Beobachtung solcher Situationen (Behinderung, Notlage, Unfall u.s.w.) sind unverzüglich der Zentralen Vorfeldkontrolle (auf Rollbahnen dem Kontrollturm) zu melden.
- h) Setzt sich ein Leitfahrzeug – signalgebend – vor einen Schleppzug, so sind dessen Signale bzw. Weisungen zu beachten und ggf. zu befolgen, auch wenn sie von der erteilten Freigabe durch die Zentrale Vorfeldkontrolle bzw. den Kontrollturm abweichen.

- i) Während der Bewegung auf dem Vorfeld (außer auf den markierten Vorfeldstraßen), den Rollkorridoren und Rollbahnen ist uneingeschränkte Funkbereitschaft mit der Zentralen Vorfeldkontrolle bzw. dem Kontrollturm aufrechtzuerhalten und ständige Hörbereitschaft auf der jeweiligen Betriebsfrequenz sicherzustellen.
- j) Soweit vorhanden, sind für Bereitstellungs- und Rückholfahrten grundsätzlich die Betriebsstraßen zu benutzen.

#### 4.4.7. Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten

4.4.7.1 Bei der Verfahrensdurchführung und -abwicklung nehmen die Beteiligten – Zentrale Vorfeldkontrolle, Kontrollturm, Verkehrsaufsicht und Schlepperfahrer – die nachfolgend aufgeführten Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten wahr:

##### 4.4.7.1.1 Mitarbeiter der Zentralen Vorfeldkontrolle (im Bereich der Vorfelder und Rollkorridore)

- Sie sorgen für die verkehrsgerechte und umgehende Erteilung der für die Durchführung des Flugzeugschlepps erforderlichen Anweisungen, Erlaubnisse und Verkehrsinformationen,
- sie sind zuständig für die ständige Überwachung, sowie für den – bezogen auf die Gesamtverkehrssituation auf den Vorfeldern und Rollkorridoren – sicheren Ablauf der Schleppbewegung entlang der zugewiesenen Schleppstrecke,
- sie tragen ggf. Sorge für das rechtzeitige Bereitstellen von Leitfahrzeugen auf der Abstell-/Abfertigungsposition zur Sicherung des Schleppzuges bei der Ankunft auf der Position bzw. bei deren Verlassen oder auch bei Funkausfall auf der Strecke.
- sie leiten die erforderlichen Sofort- und Notmaßnahmen in Gefährdungssituationen oder bei Unfällen auf den Vorfeldern und Rollkorridoren ein.

##### 4.4.7.1.2 Mitarbeiter der Platzkontrolle (im Bereich der Rollbahnen und Pisten)

- Sie erteilen verkehrsentsprechend die erforderlichen Anweisungen, Erlaubnisse und Verkehrsinformationen für die Durchführung des Luftfahrzeugschlepps,
- sie stellen – bezogen auf die Gesamtverkehrssituation auf dem Rollfeld – den sicheren Ablauf der Schleppbewegung entlang der zugewiesenen Schleppstrecke sicher,
- sie leiten die erforderlichen Sofort- und Notmaßnahmen in Gefährdungssituationen oder bei Unfällen auf dem Rollfeld ein.

#### 4.4.7.1.3 Verkehrsaufsicht / Kontrollwagen

- Der Fahrzeugführer weist den Schlepperfahrer auf Anforderung ein, um das Luftfahrzeug regelgerecht auf der Position abzustellen,
- in Abstimmung mit oder nach Weisung der Zentralen Vorfeldkontrolle bzw. dem/des Kontrollturm(s) oder nach Erkennen einer entsprechenden Situation in Eigeninitiative sorgt er für Gefahrenabwehr und /oder Hilfeleistung,
- er sichert auch funkkontrollierte Schleppzüge im Falle – angekündigter – notwendiger Abweichungen von der Rollleitlinie,
- er übernimmt die Führung von Schleppzügen bei unerlaubtem Abweichen von der freigegebenen Schlepproute, bei Verlassen der Rollleitlinie oder bei Funkausfall entsprechend den Anweisungen der Zentralen Vorfeldkontrolle bzw. der Platzkontrolle.

#### 4.4.7.1.4 Der Schlepperfahrer

- Er trägt Sorge für den stets ordnungsgemäßen technischen Betriebszustand seines Schleppzuges,
- er sorgt für das Einschalten der Positionslichter an dem von ihm geschleppten Luftfahrzeug bei Nacht oder auf Anforderung,
- er schaltet das gelb / orange Rundumlicht an seinem Schleppfahrzeug ein, sobald er sich mit dem Fahrzeug auf den Vorfeldern – außerhalb der Betriebsstraßen – oder auf den Rollbahnen und Rollkorridoren bewegt,
- er hält ständige Hörbereitschaft auf den Betriebsfunkfrequenzen der Zentralen Vorfeldkontrolle und des Kontrollturms,
- er stellt sicher, dass sein Fahrzeug stets – auch bei Funkausfall - betriebsgerecht anhält, d.h. es frei von Kreuzungen oder an der jeweiligen Freigabegrenze zum Stillstand kommt,
- er führt die erhaltenen Anweisungen und Erlaubnisse sach- und verkehrsgerecht aus, und setzt die erhaltenen Signale oder Verkehrsinformationen regelgerecht um,
- er bewegt sein Fahrzeug bzw. seinen Schleppzug exakt auf der Schlepproute entsprechend den erteilten Freigaben und Vorgaben, er hält sich strikt an die gelben Rollleitlinien bzw. die Mittellinienbefehrerung,
- er hält die vorgeschriebenen Sicherheitsabstände zu mit Eigenkraft voraus oder quer zu seiner Strecke rollenden Luftfahrzeuge ein,
- er überschreitet die für Schleppzüge vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit nicht, und er setzt seine Geschwindigkeit in unübersichtlichen oder kritischen Situationen rechtzeitig und angemessen herab,

- er unterrichtet die Zentrale Vorfeldkontrolle – bzw. auf dem Rollfeld den Kontrollturm – bei Problemen während des Schleppvorganges, bei allen Schadens- oder Notfällen sowie bei allen beobachteten Ereignissen, die sich gefährdend auf andere Verkehrsteilnehmer oder auf die Betriebssicherheit auf den Vorfeldern oder dem Rollfeld auswirken können.

#### 4.4.8. Schlussbestimmungen

In Situationen, die in diesen Verfahren nicht oder nur unvollständig geregelt sind, haben sich die Beteiligten stets so zu verhalten bzw. so zu verfahren, daß eine sichere, geordnete und zügige Abwicklung des Luftverkehrs gewährleistet ist.

Sicherheitsaspekte dürfen dabei zu keinem Zeitpunkt vernachlässigt werden.

#### 4.5 Flugzeug Be- und Entladung

##### 4.5.1 Entladung

- 4.5.1.1 Das Luftfahrzeug muss sofort nach On-block ordnungsgemäß gesichert und es müssen die notwendigen Versorgungsanschlüsse hergestellt werden. Das Gepäck ist unverzüglich nach On-block in transportfähigen Einheiten auf der Vorfeldposition bereitzustellen. Die Recourcen des Anfahrtsrundlaufes werden vom Flughafenunternehmer disponiert.

- 4.5.1.2 Entladenes, auf der Position bereitgestelltes Gepäck muss unverzüglich zu den disponierten Ausgabebändern transportiert, auf den Gepäckrundlauf gestellt und damit an die Fluggäste ausgegeben werden. Dabei sind folgende Zeiten für die Beendigung der Auslieferung an die Fluggäste mindestens einzuhalten:

1 bis 50	Gepäckstücke	spätestens 15 Min. nach ONB
51 bis 100	Gepäckstücke	spätestens 17 Min. nach ONB
101 bis 150	Gepäckstücke	spätestens 20 Min. nach ONB
151 bis 200	Gepäckstücke	spätestens 25 Min. nach ONB
201 bis 300	Gepäckstücke	spätestens 30 Min. nach ONB
über 300	Gepäckstücke	spätestens 40 Min. nach ONB

##### 4.5.2 Beladung

- 4.5.2.1 Schlußzeit für Check-In für das Gepäck ist 18 Minuten vor STD für VORFELD 1 und 25 Minuten für VORFELD 2. Eingechecktes Gepäck muss vom Dienstleister / Selbstabfertiger unverzüglich vom Gepäckrundlauf genommen und in Transporteinheiten verladen werden. Frühgepäck muss auf geeignete Weise gehandhabt werden. Fertige Ladeeinheiten sind möglichst umgehend zur Abfertigungsposition zu transportieren. Fertige Ladeeinheiten aus dem Vorabend-Check-In müssen manipulationssicher außerhalb des Gepäckumschlagsbereiches gelagert werden. Die Abfertigung von Spätgepäck muss sichergestellt werden.

Check-In-Deadline für das Gepäck ist 18 Minuten vor STD bzw. ETD, d.h. Gepäck, welches vor diesem Zeitpunkt eingescheckt wird, muss spätestens 7 Minuten vor STD bzw. ETD zur Beladung auf der Position bereitgestellt werden. Danach eingeschecktes Gepäck soll so schnell wie möglich zur Verladung auf der Position übergeben werden.

4.5.2.2 Auf der Position bereitgestelltes Gepäck muss rechtzeitig von STD bzw. ETD verladen werden. Gepäck, welches weniger als 7 Minuten vor STD bzw. ETD bereitgestellt wird, wird, soweit möglich, verladen. Nicht verladenes Gepäck wird vom Abfertiger von der Position entfernt und adäquat weitergeleitet.

4.5.3 Fluggasttreppen/-brücken

Die Gestellung für Ein- und Aussteigen muss umgehend nach On-block des Luftfahrzeuges auf der jeweiligen Remote-Position erfolgen.  
Auf Verlangen der Luftverkehrsgesellschaft oder des Flughafensunternehmers sind Treppen/Brücken von Luftfahrzeugen unverzüglich nach Anforderung bereitzustellen bzw. abziehen und auf die entsprechenden Flächen zu verbringen.

4.5.4 Flugzeugreinigung

4.5.4.1 Müll aus der Flugzeugreinigung muss unverzüglich entsorgt werden und darf nicht auf dem Vorfeld abgelegt werden.

4.5.4.2 Fahrzeuge für die Müllentsorgung müssen mit einer geschlossenen Wanne ausgestattet sein, um das Auslaufen von Flüssigkeiten auf das Vorfeld zu verhindern.

4.5.4.3 Der Müll ist nach Vorgabe des Flughafensunternehmers zu trennen.

4.5.4.4 Es besteht eine Anlieferungspflicht an der Müllannahmestation.

## **5. Schlussbestimmungen**

5.1 Erbringer von Bodenabfertigungsdiensten sind zur unverzüglichen Benachrichtigung der Aufsichtsorgane des Flughafensunternehmers (Verkehrsaufsicht, Zentrale Vorfeldkontrolle, Verkehrsleiter vom Dienst, SECURITY) verpflichtet, wenn bei der Vorbereitung oder Erbringung von Dienstleistungen Ereignisse eintreten, festgestellt oder beobachtet werden, die Auswirkungen auf die sichere, geordnete und flüssige Betriebsabwicklung auf dem Flughafen haben können.

5.2. Treten beim Erbringen von Bodenabfertigungsdiensten gravierende oder gefährliche Beeinträchtigungen auf, die auf Fehler oder Mängel beim Dienstleister zurückzuführen sind, oder werden dadurch die berechtigten Interessen Dritter unangemessen beeinträchtigt, können die Aufsichtsorgane des Flughafensunternehmers Maßnahmen zur Wiederherstellung des ordnungsgemäßen Zustandes anordnen bzw. veranlassen.

- 5.3 Der Flughafenunternehmer behält sich vor, sowohl bei fortgesetzten Regelverstößen als auch bei gravierend fahrlässigem Verhalten oder gefährlichen Einzelereignissen die Beteiligten durch Anzeige bei der Aufsichtsbehörde, ggf. auch durch Strafanzeige zur Verantwortung zu ziehen.
- 5.4 Erfüllungsort und Gerichtsstand ist Hamburg.