

Flughafenbenutzungsordnung (FBO) der Flughafen Düsseldorf GmbH (FDG)

Richtlinien und Hinweise für Luftverkehrsgesellschaften, Lieferanten, Konzessionäre, Mieter sowie für alle Nutzer des Verkehrsflughafens Düsseldorf Airport

Allgemeine Angaben Düsseldorf Airport	
Betreiber	Flughafen Düsseldorf GmbH (FDG)
Internationale Bezeichnung	ICAO Code: EDDL IATA Code: DUS
Klassifizierung	ICAO - Flugplatzbezugscode 4E
Postanschrift: Flughafen Düsseldorf GmbH Postfach 30 03 63 40403 Düsseldorf Deutschland	Hausanschrift: Flughafen Düsseldorf GmbH Flughafenstraße 105 40474 Düsseldorf Deutschland
Telefon FDG Sammelnummer Customer Service Center Unternehmenskommunikation Airport Duty Management (Verkehrsleitung 24 Std.) Leitung Airside Operations Management Airport Control Center (ACC) - Schichtleitung - Stand & Gate Management - Check-in Counter & Gepäckausgabemanagement FDSG Einsatzleitung/Terminalservice PRM Service Enteisungsdisponent der FDGHG	 (0211) 421-0 (0211) 421-2000 (0211) 421-50000 (0211) 421-2220/2420 (0211) 421-2321 (0211) 421- 51000 (0211) 421-51013 (0211) 421-51012 (0211) 421-27950/28280 (0211) 421-25970 (0211) 421-52222
Telefax Verwaltung Airport Duty Management (Verkehrsleitung 24 Std.) Airport Control Center (ACC) Airside Operations Management	 (0211) 421-6666 (0211) 421-2735 (0211) 421-51009 (0211) 421-2285
E-Mail Airport Duty Management, AMD (Verkehrsleitung) Airside Operations Management Verkehrszentrale (Airport Control Center, ACC) Verwaltung FDG	 amd@dus.com airportdutymanager@dus.com flugbetrieb@dus.com verkehrszentrale@dus.com customerservice@dus.com
SITA-Anschluss Airport Control Center (ACC) Airport Duty Manager (Verkehrsleitung)	 DUSOGXH DUSVLXH
Referenz Flugplatzbetreiberzeugnis	DE-NRW-01-EDDL Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW (MUNV)
Webseite	www.dus.com/de-de/businesspartner/aviation

Inhaltsverzeichnis

Impressum 2
Inhaltsverzeichnis 3
Tabellenverzeichnis 14
Abbildungsverzeichnis 14
Abkürzungsverzeichnis und Ansprechpartner 14
I. Teil: Beschreibung des Verkehrsflughafens Düsseldorf Airport 15
1 Anlagen und Dienstleistungen des Flughafens 15
1.1 Lage des Flughafens und des Flughafenbezugspunktes 15
1.1.1 Geografische Lage des Flughafenbezugspunktes (FBP,WGS 84) 15
1.1.2 Entfernung und Lage in Düsseldorf 15
1.1.3 Höhenangaben 15
1.1.4 Meteorologische Angaben 15
1.1.5 Flughafenbezugstemperatur 15
1.1.6 Ortsmissweisung 15
1.1.7 Betriebsstufen 15
1.1.8 Betriebszeiten 16
1.2 Infrastruktur und Flugbetriebsanlagen 16
1.2.1 Start- und Landebahnen, Rollbahnen und Vorfelder 16
1.2.2 Abfertigungsanlagen 16
1.2.3 Verfügbarer Hallenraum für Luftfahrzeuge 16
1.2.4 Verfügbare Instandsetzungs- und Lärmschutzeinrichtungen 16
1.3 Flugbetriebsdienstleistungen 16
1.3.1 Feuerlöschfahrzeuge und Bergungsgeräte 16
1.3.2 Rettungsdienst, benannter IGV Flughafen 17
1.3.3 Betreuung und Unterstützung von hilfsbedürftigen Personen und unbegleiteten Kindern 17
1.3.3.1 Passagiere mit eingeschränkter Mobilität (PRM) 17
1.3.3.2 Unbegleitete Kinder (UM) 17
1.3.4 Witterungsbedingte Benutzbarkeit und Schneeräumgeräte 17
1.3.5 Tankdienstanlagen 18
1.3.6 Enteisung von Luftfahrzeugen 18
1.3.6.1 Allgemeine Enteisungsinformation 18
1.3.6.2 Enteisungsflächen 18
1.3.6.3 Anmeldung zur Enteisung 18
1.3.6.4 Enteisungsreihenfolge 18
1.3.6.5 Rollverkehr zu den Enteisungsflächen 18
1.3.6.6 Bodenfunkstelle für die Remote Luftfahrzeugenteisung 18
1.3.6.7 Abrollvorgänge von den Remote Enteisungsflächen 19

1.4 Allgemeine Infrastruktur u. Dienstleistungsangaben DUS Airport 19
II. Teil: Benutzungsvorschriften 20
1 **Anwendungsbereich der FBO, sonstige Regelwerke und Haftung** **20**
1.1 Anwendungserklärung FBO 20
1.2 Vorschriften Luftfahrzeughalter 20
1.3 Haftungsbeschränkung 20
1.4 Kontrollberechtigung 20
1.5 BVD Durchführungsbestimmungen 20
2 **Benutzung mit Luftfahrzeugen** **21**
2.1 Befugnis zum Starten und Landen einschließlich Meldeverfahren 21
2.1.1 Entgeltordnung u. Nutzungseinschränkungen 21
2.1.2 Flugplankoordination 21
2.1.3 Airport-CDM Verfahren 21
2.1.4 LFZ AOC u. Lärmzeugnis 22
2.1.5 Flugbetriebsmeldungen u. Flugbericht 22
2.1.6 Delay-codes/clearingverfahren 22
2.2 Start- und Landeeinrichtungen 22
2.3 Vorfeld 22
2.3.1 LFZ Bewegung auf Nose-in Standplätzen 22
2.3.2 Nutzung der Vorfeldflächen 22
2.3.3 Disposition LFZ Standplätze u. Abrollpositionen 23
2.4 Rollen, Schleppen, Push-Back, WOA und Flugzeugschleppbetrieb 23
2.4.1 Rollberechtigung/-erlaubnis 23
2.4.2 Triebwerksdrehzahl Rollbewegungen 23
2.4.3 Schleppberechtigung/-erlaubnis 23
2.4.4 Push-back und WOA Berechtigung/-erlaubnis 23
2.4.5 Koordination Schleppbewegungen 24
2.5 Executive/General Aviation Terminal (ET/GAT) 24
2.6 Abstellen, Unterstellen und Absicherung von Luftfahrzeugen 25
2.6.1 Zuweisung von LFZ Standplätzen 25
2.6.2 Absicherung abgestellter LFZ 25
2.6.3 Miete, Sicherung und Haftung 30
2.6.3.1 Miete 30
2.6.3.2 Sicherung und Haftung 30
2.6.4 Nutzungsvorschriften Stellplätze/Infrastruktur 30
2.6.4.1 Nutzung technischer Infrastruktur 30
2.6.4.2 Brandbekämpfungseinrichtungen 30
2.6.4.3 Hallenflächen und Tore 31
2.6.4.4 Bedienung Hallentore 31

2.6.4.5 Waschen von LFZ ... 31
2.6.4.6 Sonstige Flächennutzungen ... 31
2.6.5 Nutzung zentrale 400 Hz-Anlagen ... 31
2.7 Triebwerksstandläufe ... 31
2.8 APU-Betrieb und PCA-Nutzung ... 31
2.9 Betriebsstoffversorgung ... 31
2.10 Wartungsarbeiten, Instandhaltungsmaßnahmen an Luftfahrzeugen und Waschvorgänge ... 32
2.10.1 Instandhaltungsmaßnahmen LFZ ... 32
2.10.2 Überholungs-/Verschrottungsmaßnahmen LFZ ... 32
2.11 Bewegungsunfähige LFZ, GSE und Feuerwehreinsatz ... 32
2.11.1 Bewegungsunfähiges LFZ o. GSE ... 32
2.11.2 Haftung Bewegungsunfähiges LFZ o. GSE ... 32
2.11.3 Haftung Feuerwehreinsätze ... 32
2.12 Sicherheitsvorschriften ... 32
2.12.1 Einhaltungsverpflichtung ... 33
2.12.2 Meldepflicht Wildtierschäden ... 33
3 Boden-Verkehrs/Abfertigungsdienste (BVD) ... 33
3.1 Allgemein Vertragsbedingungen ... 33
3.2 Besondere Regelungen ... 33
3.2.1 LFZ Bremsklötze ... 33
3.2.2 Marshaller (Flight Line Manager, FLM) ... 33
3.2.3 Handzeichen/Signale ... 33
3.2.4 Einrollen LFZ Standplätze, ERA ... 33
3.2.5 Equipment Restraint Area (ERA) ... 34
3.2.6 Nutzung LFZ Absicherungsgestelle Flugsteige ... 34
3.2.7 Code F LFZ ... 34
3.2.8 Markierung u. Beschilderung ... 34
3.2.9 FDG Ersatzvornahme BVD ... 34
3.3 Haftpflichtversicherung ... 34
3.4 Koordinator Bodenabfertigung Luftfahrzeug ... 34
3.5 Zentrale Infrastruktur ... 35
4 Betreten, Befahren und sonstige Nutzung des Flughafengeländes ... 36
4.1 Straßen, Flächen, Gebäude und Eingänge ... 36
4.1.1 Vorfeldfahrverkehr ... 36
4.1.2 Betreten u. Befahren Flughafengelände ... 36
4.1.3 Fußwege u. Fortbewegungshilfen ... 36
4.1.4 Zuschaueranlagen ... 36
4.1.5 Luftfracht (RFS, road feeder service) ... 37

4.1.6 Videoüberwachung 37
4.1.7 Drohnen u. sonstige UAS (Unmanned Aircraft Systems) 37
4.2 Fahrzeuge, Geräte und Transportvoraussetzungen 37
4.2.1 Fahrzeugausstattung u. Zulassung 37
4.2.2 Ausstattung Luftfahrtbodengeräte (Ground Service Equipment, GSE) u. Elektromobilität 37
4.2.3 Befristete Vorfeldzulassung 39
4.2.4 Dieselbetriebenes GSE 39
4.2.5 Transportvoraussetzungen 40
4.2.6 Abstell- u. Parkflächen 40
4.2.7 Flächen zur Fahrzeuginstandhaltung/Pflege 40
4.2.8 Abstellen von Kleinfahrzeugen 40
4.2.9 Einhaltung BGV/UVV Vorschriften 40
4.2.10 Fahrzeugbetrieb Gepäcksortierhallen 41
4.2.11 Fahrzeuge zum Transport von Abfällen 41
4.2.12 Fahrzeugtransponder Flugbetriebsflächen 41
4.3 Nicht allgemein zugängliche Anlagen und Berechtigungen 41
4.3.1 Zugangsbeschränkungen 41
4.3.1.1 Anlagen innerhalb Flugplatzgelände 41
4.3.1.2 Widerrufsklausel Zutrittsberechtigungen 42
4.3.1.3 Beauftragten Berechtigungen 42
4.3.1.4 Behördliche Zugangsberechtigungen 42
4.3.1.5 [bleibt frei] 42
4.3.1.6 Zugangsberechtigungen LFZ 42
4.3.1.7 Berechtigung Rollfeldringstraße (R Ausweis) 42
4.3.2 Rollfeld 42
4.3.2.1 Rollfeldberechtigung 42
4.3.2.2 Behördliche Zugangsberechtigungen Rollfeld 43
4.3.2.3 Nachtfahrbetrieb Rollfeld 43
4.3.2.4 Fahrzeugausrüstung Rollfeld 43
4.3.3 Vorfeld 43
4.3.3.1 Zulässige Geschwindigkeiten 43
4.3.3.2 Zulassungsvoraussetzungen 43
4.3.3.3 Vorfeldbereiche u. Berechtigungen 43
4.3.3.4 Vorfeldbeleuchtung 43
4.4 Ordnung, Sauberkeit und Sicherheit 43
4.4.1 Foreign Object Debris (FOD) 43
4.4.2 Verkehrsbehinderungen und Verschmutzungen 44
4.4.3 Tragen von Warnkleidung 44
4.5 Mitführen von Tieren 44
5 Sonstige Betätigungen 44

5.1 Gewerbliche Betätigung außerhalb der Bodenabfertigungsdienste 44
5.2 Aufenthalt und Verhaltensweisen 44
5.2.1 Aufenthaltsregelungen 44
5.2.2 Verhaltensregelungen 45
5.3 Foto- und Filmaufnahmen auf dem Flughafengelände 45
5.3.1 Gestattungserklärung 45
5.3.2 Verbot von Lichtbildaufnahmen im Sicherheitsbereich 45
5.4 Lagerung und Entsorgung 45
5.4.1 Gefährliche Güter 45
5.4.2 Gefahrenstoffe 45
5.4.3 Lagerung 45
5.4.4 Entsorgung Abfälle u. Abfertigungsrückstände 46
5.5 Haftpflichtversicherung 46
6 Sicherheitsbestimmungen 46
6.1 Allgemein 46
6.2 Gefahrenabwehrplan (GAP) 46
6.3 Safety Management System (SMS) 47
6.4 Gepäck- und Transfergepäckabfertigung 47
6.4.1 Transfergepäckabfertigung „unclean“ 47
6.4.2 Transfergepäckabfertigung „unclean“ Sondergepäck 47
6.4.3 Transfergepäckabfertigung „unclean“ AVI (lebende Tiere) 47
6.4.4 Gepäckabfertigung „Rush“ 47
6.4.5 Gefährliche Güter und verbotene Gegenstände 48
6.4.5.1 Passagierpflichten 48
6.4.5.2 LVG Verpflichtung 48
7 Fundsachen, Abhandenkommen von Gepäck und unbeaufsichtigte Gegenstände 49
7.1 Fundsachen und abhandengekommenes Gepäck 49
7.2 Unbeaufsichtigtes Gepäck und Gegenstände 49
8 Umweltschutz 49
8.1 Verunreinigungen 49
8.2 Abwässer 49
8.3 Abfälle 50
8.4 Luftverunreinigungen 50
9 Unfallmeldewesen und Unfallanalyse 50
10 Genehmigungen, Einwilligungen und Erlaubnisse 50
11 Zuwiderhandlungen gegen die FBO 50
12 Erfüllungsort und Gerichtsstand 50

13 Zustellungsbevollmächtigter 51

III. Teil: Sonstiges 52

1 Abkürzungsverzeichnis 52

2 Ansprechpartner FDG 56

3 Übersichtspläne Zentrale Infrastruktur (ZI) 56

3.1 ZI Übersicht_Hauptvorfeld Terminal 57

3.2 ZI Übersicht_Vorfeld West 58

3.3 ZI Übersicht_Vorfeld Ost I 59

3.4 ZI Übersicht_Vorfeld Ost II 60

4 Genehmigungserklärung 61

Anlage 1: Sicherheitsbestimmungen der FBO II. Teil 62

1 Umgang mit Kraftstoffen 62

1.1 LFZ Be-/Enttankung bei abgeschalteten Triebwerken 62

1.2 LFZ Be-/Enttankung in Hallen 62

1.3 LFZ Betankung mit Passagieren an Bord 62

1.4 LFZ Enttankung mit Passagieren an Bord 63

1.5 Sicherheitsabstände/-vorkehrungen 63

2 Betrieb von Luftfahrzeugtriebwerken/-propellern 63

2.1 LFZ Hallenbetrieb 63

2.2 Belegung und Nutzung der Lärmschutzhalle 63

2.3 Probeläufe außerhalb der Lärmschutzhalle 63

2.4 LFZ Absicherung bei Probeläufen 63

2.5 LFZ Warneinrichtungen bei Probeläufen 64

2.6 Anlassvoraussetzungen von Triebwerken/Propellern 64

2.7 Sicherheitsbereiche/-abstände und FOD 64

2.8 Triebwerksdrehzahl bei Probeläufen 64

2.9 APU/GPU Betrieb u. Brandmeldeeinrichtungen 64

3 Rauchverbot, Umgang mit offenem Feuer, Alkoholverbot, Arbeiten unter Einfluss von Alkohol, Medikamenten und psychoaktiven Substanzen 64

3.1 Alkohol- und Rauchverbot 64

3.2 Einfluss von Alkohol oder psychoaktiven Substanzen 64

3.3 Zuwiderhandlungen 65

4 Fahrzeuge und Geräte mit Verbrennungsmotoren 65

5 Arbeiten in Hallen und Werkstätten 65

5.1 Arbeiten mit entzündlichen Flüssigkeiten 65

5.2 Arbeitsschutzbestimmungen 65
6 Aufbewahren von Material, Gerät, Betriebsstoffen und Abfällen 65
6.1 Lagerung 65
6.2 Vorschriften des Wasserrechts 65
6.3 Behälter von Kraftstoff und Schmierstoffen 65
6.4 Feuergefährdende Abfälle 66
7 Feuerlösch- und Rettungsdienst 66
7.1 Feueralarm 66
7.2 Unfälle mit Personenschaden 66
7.3 Gefahrenabwehrplan (GAP) 66
7.4 Brandschutzordnung (BSO) 66
8 Ausweisbestimmungen 66
Anhang zu FBO Anlage 1: Genehmigungsklausel LFZ Betankung mit Passagieren an Bord 67
Verpflichtungserklärung LFZ Betankung mit Passagieren an Bord 68
Anlage 2 : Zentrale Infrastruktureinrichtungen (zur FBO, II. Teil - Ziff.3.5) 70
1 Bereiche der Gebäudeeinrichtungen 70
1.1 Fluggastbrücken und 400 Hz-Anlagen 70
1.2 PCA-Anlagen 70
1.3 Gepäckabfertigungs-system/Sortieranlage 70
2 Bereiche der Vorfelder 71
2.1 LFZ Standplätze/Abfertigungspositionen 71
2.2 Geräteabstellflächen 71
2.3 Bereitstellungsflächen 72
2.4 Containerlager 72
2.5 Zentrale Flugzeug-Enteisungspositionen 72
3 FDG Zuständigkeiten, Aviation u. Zentrales Infrastrukturmanagement 72
3.1 Airside Operations Management 72
3.2 Vorfeldaufsicht 72
3.3 Airport Duty Management 72
3.4 Disposition im ACC 73
4 Bereiche der Kommunikationssysteme 73
4.1 Flughafeninformations-system 73
4.2 Kommunikationsnetze 73
4.3 Bündelfunksystem 73
5 Bereiche der Serviceeinrichtungen 73

5.1 CUTE 73
5.2 Self Service DUS (CUSS-Kioske, Bag-Tag-Automaten und SBD) 73
5.3 Check-in counter 74
5.4 SBD (Self-Baggage-Drop off) 74
5.5 Fäkalienannahmestation 74
5.6 Frischwasserstation 74
5.7 Abfallentsorgung allgemein 74
5.8 Abfallsammelstationen 74
5.9 Recyclinghof 74
5.10 Entsorgungshof für die Flugzeuginnenreinigung 75

Anlage 3: Meldeverfahren für Passagiere, Fracht und Post (zur FBO, II. Teil – Ziff.2.1.5) 76

1 Meldung von Passagieren, Fracht und Post 76
2 Meldeverfahren Flugbetriebsmeldungen und Flugbericht 76
3 Meldeverfahren Passagier Buchungszahlen 77

Anlage 4 Maßnahmenkatalog bei Verstößen gegen die FBO und die Verkehrs- und Zulassungsregeln für den nichtöffentlichen Bereich des Flughafengeländes (zur FBO, II. Teil – 4.1.1) 79

1 Ziel und Zweck 79
2 Rechtsgrundlagen des Maßnahmenkatalogs 79
3 Geltungsbereich 79
4 Überwachung der Vorschriften 80
5 Maßnahmen bei Verstößen 80
6 Punktekatalog 81
7 Sammlung der Daten 83
8 Saldoreduktion 83

Anlage 5: Gepäckabfertigung und Servicestandards (zur FBO, II. Teil –3.5) 84

1 Gepäckabfertigung Outbound – Nutzung der Sortierhallen 85
1.1 Zielstellendisposition 85
1.2 Nutzung von Hard- und Softwareeinrichtungen 86
1.3 Umgehende Meldepflicht bei Beschädigungen 86
1.4 Hallenreinigung 86
1.5 Abfallentsorgung 87
1.6 Raucherbereiche 87
2 Gepäckabfertigung Outbound – Sondergepäck 87
2.1 Gepäckförderanlage 87
2.2 Sondergepäckschalter 88

3 Gepäckabfertigung Outbound – No-Read- und MES-Plätze ... 89
3.1 No-Read Arbeitsplätze/Funktionen ... 89
3.2 Fallback-Procedures (Rückfallebene), MES-Plätze ... 89
4 Gepäckabfertigung Outbound – Notabwurf / Zielstelle Band 12 ... 90
4.1 Notabwurf Zielstelle 12, Flugsteig B ... 90
4.2 Notabwurf Flugsteig C ... 90
4.3 Liste Zielstelle Band 12 ... 91
5 Gepäckabfertigung Outbound – Vorbereitungsflächen für die Sortierhallen ... 91
5.1 Vorbereitungsflächen für Ladeeinheiten zur Bestückung in den Sortierhallen B und C ... 91
6 Gepäckabfertigung Outbound – Baggage Reconciliation (BRS) u. Containererfassung ... 93
6.1 Baggage Reconciliation ... 93
6.2 Containerlager ... 93
6.3 Containererfassung (CRS) ... 93
7 Gepäckabfertigung – Transfergepäck ... 94
8 Gepäckabfertigung Inbound – Gepäckausgabe ... 94
8.1 Inbound ... 94
8.2 Qualitätsstandard Gepäcklaufzeiten ... 96
8.3 Malusregelung ... 96
8.4 Bonusregelung ... 97
8.4.1 Entladezeiten nach Luftfahrzeugtyp ... 97
8.5 Wegezeitenmatrix ... 101
9 Zulässige Zuglängen und Betriebsregelungen ... 102
10 Rechte und Pflichten der FDG-Aufsichtsbeauftragten (Supervisor) in den Sortierhallen ... 103
11 Sanktionen Gepäckabfertigung ... 104
Anlage 6: Service Level Specification (SLS) zur Nutzung von Check-in countern/Schaltern (CIC), (zur FBO, II. Teil –3.5) ... 106
1 Vorbemerkung ... 106
2 Anmietung von Check-in counter (CIC) ... 106
2.1 Bedarfsanmeldung/Anforderung ... 106
2.2 Anzeigemedien für Check-in counter (CIC) und Gate-counter ... 107
3 Ckeck-in equipment der FDG an den Schaltersektionen ... 107
4 Abfertigungsequipment der Airline ... 108
5 Varianten der Passagierführung ... 109
5.1 Einreihiges Queuing ... 109
5.2 Mehrreihiges Queuing entlang der genutzten Counter ... 109

5.3 Gemischte Verfahren 109
6 Länge der Warteschlangen 110
7 Vertragsstrafen bzw. Schadenspauschalierung für die nicht servicekonforme Nutzung von Check-In-Schaltern (CIC) 110
7.1 Verstoß gegen die Vorgaben zur Nutzung von CIC 110
7.1.1 Nutzung der CIC für nicht vorgesehene Bestimmung (anwendungsfremd) 110
7.1.2 Vertragsstrafe bei Zuwiderhandlungen gegen die Nutzungsbeschränkung 110
7.1.3 Anzahl gemieteter CIC 110
7.1.4 Vertragsstrafe bei Verstößen 111
7.1.5 Umfängliche Besetzung angemieteter CIC 111
7.1.6 Vertragsstrafe bei Verstößen 111
7.2 Verstoß gegen die Vorgaben der zu nutzenden Gegenstände 111
7.2.1 Nutzung/Aufstellung nicht genehmigter Gegenstände 111
7.2.2 Rechtzeitiger Abbau 111
Anlage 7: Service Level Specification (SLS) zur Nutzung von Gates/ Gate-countern (zur FBO, II. Teil – 3.5) 112
1 Vorbemerkung 112
2 Vergabe von Gates 112
3 Equipment der FDG an den Gate Countern 113
4 Abfertigungsequipment 113
5 Ordnung am Gate 114
5.1 Abfertigungsmaterialien 114
5.2 Busbestellung 114
6 Digitalisierte Gate-Ausrufe - DGA 115
7 Boarding/Einsteigeverfahren 115
Anlage 8: Standard Operating Procedure (SOP) zur Nutzung der Lärmschutzhalle (zur FBO, II. Teil – 2.7) 116
1 Zweck 116
2 Umfang 116
3 Verantwortung und Anwender 116
4 Definition Triebwerksstandläufe 116
5 Abläufe 116
5.1 Standläufe in der Zeit von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr Ortszeit 116
5.2 Standläufe in der Zeit von 6:00 Uhr bis 22:00 Uhr Ortszeit 117
5.3 Standläufe außerhalb der Lärmschutzhalle 117
5.4 Durchführung/Dokumentation von Standläufen 117
5.5 Sicherheitsvorschriften für die Durchführung von Standläufen, Haftung 118

5.6 Standläufe in der Lärmschutzhalle 118
5.7 Sicherheitseinrichtungen der Lärmschutzhalle 118
5.7.1 Beobachtungsräume 118
5.7.2 Notausgänge 118
5.7.3 Beleuchtung 119
5.7.4 Warnleuchten 119
5.7.5 Feuermelde- und Feuerlöschanlage 119
6 Anhänge zum SOP Lärmschutzhalle 120
6.1 Lageplan der Sicherheitseinrichtungen 120
6.2 Lageplan allgemein mit Markierung der Vorderkante Triebwerkeinlass 121
6.3 Definition planbare/unabdingbare Triebwerksprobeläufe 122
6.4 Verkehrsvorschriften Lärmschutzhalle H9 122

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: De-icing Area VHF Funkfrequenzen 19
Tabelle 2: Übersicht Zentrale Infrastruktureinrichtungen (ZI) 35
Tabelle 3: Ansprechpartner der FDG 56
Tabelle 4: Bereiche der Gebäudeeinrichtungen (ZI) 71
Tabelle 5: Bereiche der Vorfelder (ZI) 72
Tabelle 6: Zuständigkeiten FDG, Aviation u. Zentrales Infrastrukturmanagement 73
Tabelle 7: Bereiche der Kommunikationssysteme 73
Tabelle 8: Bereiche der Service- und Entsorgungseinrichtungen 75
Tabelle 9: Beispielvorlage zum Meldeverfahren Passagier Buchungszahlen 78
Tabelle 10: Punkteverteilung bei Verstößen 82
Tabelle 11: Gepäckanforderungen der automatischen Gepäckförderanlage 88
Tabelle 12: Entladezeiten Gepäck nach Luftfahrzeugtyp 100
Tabelle 13: Wegematrix mit Fahrzeiten für Gepäcktransport zum Ausgabeband 101
Tabelle 14: Zulässige Zuglängen für Fahr- und Rangierbetrieb 102
Tabelle 15: Erforderliche Formate der Anzeigemedien (CIC u. Gate) 107

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Schematische Darstellung - LFZ Absicherung - Leitkegel (Safety cones) 27
Abbildung 2: Schematische Darstellung - LFZ Absicherung - Bremsklötze (Aircraft chocking) 30
Abbildung 3: Hinweisschilder Gepäcksortieranlagen 85
Abbildung 4: Bereitstellungs-/Arbeitsvorbereitungsfläche B01 für den Sortierbereich A/B 91
Abbildung 5: Bereitstellungs-/Arbeitsvorbereitungsfläche C07 für den Sortierbereich C 92
Abbildung 6: Bereitstellungs-/Arbeitsvorbereitungsfläche C08 für den Sortierbereich Interimshalle 92
Abbildung 7: Darstellung ABCS-Bedienfeld Ankunftsbänder 95
Abbildung 8: Lageplan Sicherheitseinrichtungen Lärmschutzhalle 120
Abbildung 9: Lageplan u. Markierungen Lärmschutzhalle (Vorderkante Triebwerkeinlass) 121
Abbildung 10: Darstellung Verkehrsvorschriften Lärmschutzhalle H9 123

Abkürzungsverzeichnis und Ansprechpartner

Das Abkürzungsverzeichnis und Ansprechpartner, die Übersichtspläne Zentrale Infrastruktur (ZI), sowie Genehmigungserklärung der FBO sind im III. Teil: Sonstiges der FBO enthalten.

I. Teil: Beschreibung des Verkehrsflughafens Düsseldorf Airport

Die verbindlichen und zeitaktuellen Beschreibungen des Flughafens sind jeweils aus den aktuellsten Veröffentlichungen der „Nachrichten für Luftfahrer“ (NfL) und dem „Luftfahrthandbuch der Bundesrepublik Deutschland“ (AIP, Teil AD 2 Flugplätze) zu entnehmen und sind darüber hinaus Bestandteil des Flugplatzhandbuches gemäß Durchführungsverordnung (EU) 139/2014, welches über die FDG Homepage (www.dus.com/de-de/businesspartner/aviation) angefordert werden kann (Kontakt Email: aerodrome-manual@dus.com).

1 Anlagen und Dienstleistungen des Flughafens

1.1 Lage des Flughafens und des Flughafenbezugspunktes

1.1.1 Geografische Lage des Flughafenbezugspunktes (FBP,WGS 84)

Koordinaten des FBP:

- Geografische Breite: N 51 16 51,333
- Geografische Länge: E 006 45 26,411

Lage:

- im südwestlichen Teil des Flughafengeländes, 287° rechtsweisend und 948 m vom Kontrollturm entfernt

1.1.2 Entfernung und Lage in Düsseldorf

Der Düsseldorf Airport liegt 7,4 km nördlich der Stadtmitte Düsseldorf.

1.1.3 Höhenangaben

- Höchster Punkt des Startbahnsystems 44,83 m über NN (147 ft)
- Höhe des Flughafenbezugspunktes (FBP) 36,00 m über NN (118 ft)
- Höhe des Startbahnbezugspunktes (SBP)
- der Pisten 05R/23L 36,70 m über NN
- der Pisten 05L/23R 38,00 m über NN

1.1.4 Meteorologische Angaben

- vorherrschende Windrichtung: Südwest (SW)
- mittlere Tageshöchsttemperatur des wärmsten Monats: 23,0 °C (Juli)
- mittlere Tagestiefsttemperatur des kältesten Monats: 0,3 °C (Januar)

Weitere Angaben sind dem AIP (GEN 3.5 – Meteorologischer Dienst) zu entnehmen.

1.1.5 Flughafenbezugstemperatur

- 23,0 °C

1.1.6 Ortsmissweisung

- 2.0° Ost (2023,01)

1.1.7 Betriebsstufen

- der Pisten 05R/23L CAT III
- der Pisten 05L CAT I, 23R CAT III

Detaillierte Angaben sind dem ADR-M (Teil C-D), oder dem AIP (AD2 EDDL) zu entnehmen.

1.1.8 Betriebszeiten

24 Stunden unter Berücksichtigung von Nachtflugbeschränkungen, die dem ADR-M (Teil C, 4.5.2 Betriebsbeschränkungen), oder AIP (AD 2 EDDL 1 - 10) zu entnehmen sind.

1.2 Infrastruktur und Flugbetriebsanlagen

Übersichtspläne der zentralen Infrastruktur (ZI), Abfertigungseinrichtungen, BVD Bereitstellungs- und Abstellflächen sind im III. Teil: Sonstiges (Übersichtspläne Zentrale Infrastruktur (ZI)) der vorliegenden FBO enthalten.

1.2.1 Start- und Landebahnen, Rollbahnen und Vorfelder

Für Beschreibungen und Erläuterungen des Start- und Landebahnsystems, der Rollbahnen und der Vorfelder für den Düsseldorf Airport wird auf das Flugplatzhandbuch EDDL (Anforderung über https://www.dus.com möglich), sowie das Luftfahrthandbuch der Bundesrepublik Deutschland (AIP) in den jeweils gültigen Fassungen verwiesen.

1.2.2 Abfertigungsanlagen

Der Düsseldorf Airport verfügt über ein Fluggastabfertigungsterminal mit den Flugsteigen A, B und C sowie über ein Executive Terminal. Es stehen alle erforderlichen Einrichtungen zur Verfügung.

Das FDCG Luftfrachtgebäude (DUS Air Cargo Center) ist mit allen Einrichtungen für den Luftfrachtverkehr ausgestattet. Ein Luftpost-/Verteilerzentrum (IPZ) ist am Düsseldorf Airport nicht angesiedelt.

1.2.3 Verfügbarer Hallenraum für Luftfahrzeuge

Halle	Tiefe m	Breite m	Fläche m²	Torhöhe m	Lichte Öffnung m	Anbauten, Werkstätten, Lagerräume m²	Gesamthallenbreite und -tiefe	Sonstiges
1	30,80	65,20	2.020,36	8,28	8,16	551,77	74,43 x 35,73	
2	29,44	80,35	2.491,71	9,09	8,99	447,45	80,60 x 35,91	
3	23,87	99,69	2.368,66	9,32	9,98	677,18	109,67 x 29,58	
4	50	72	3.416	8,3		1.347		beheizbar
7	92,5	216,5	20.026,25	21	2 x 70,5 1 x 71	9.610		beheizbar; Bodenheizung; 2 x Laufkran 5 t
8	65,8	150,4	9.896	20	75	4.500		beheizbar; 3 x Laufkran 3 t
9	82,9	72	552	---	72	---		Lärmschutzhalle

1.2.4 Verfügbare Instandsetzungs- und Lärmschutzeinrichtungen

Einrichtungen für Instandsetzung, Überholung -einschließlich großer Reparaturen und Triebwerkwechsel- stehen für die gängigsten Luftfahrzeugmuster zur Verfügung. Eine Lärmschutzhalle (Halle 9) ist für Triebwerksstandläufe (für Luftfahrzeuge bis zu einer Größe B747-400 / A340-600) vorhanden (s. Anlage 8).

1.3 Flugbetriebsdienstleistungen

1.3.1 Feuerlöschfahrzeuge und Bergungsgeräte

Feuerlöschfahrzeuge und Bergungsgeräte sind dem Umfang des Flugbetriebes und den Richtlinien der ICAO entsprechend vorhanden.

1.3.2 Rettungsdienst, benannter IGV Flughafen

Der Flughafen Düsseldorf ist ein benannter Flughafen nach den Internationalen Gesundheitsvorschriften (IGV). Er verfügt über eine Erste-Hilfe-Station im Feuerwehrgebäude. Ausgebildetes Sanitätspersonal befindet sich in ständiger Bereitschaft (0 – 24 Uhr).

- Notruf 112

Zuständig für den Krankentransport ist die Flughafenfeuerwehr. Die Flughafenfeuerwehr verfügt ferner über die Genehmigung zur Notfallrettung nach §18 RettG NRW und führt diese auf dem Flughafengelände durch. Hierfür werden drei Rettungswagen und ein Krankentransportfahrzeug vorgehalten. Die Alarmierung der Notfallrettung der Flughafenfeuerwehr erfolgt über die Feuerwehreinsatzzentrale (Tel. intern 112 bzw. extern (0211) 421-112).

Ärzte für den Rettungsdienst und für Infektionseinsätze werden vom Gesundheitsamt bereitgehalten. Einzelheiten regelt der jeweils gültige Gefahrenabwehrplan (GAP) der FDG.

Die Erstattung von Kosten der Flughafenfeuerwehr kann von dem Verursacher, der einen Schaden oder eine Gefahr vorsätzlich herbeigeführt hat, oder von demjenigen, der vorsätzlich grundlos die Feuerwehr alarmiert hat, verlangt werden.

1.3.3 Betreuung und Unterstützung von hilfsbedürftigen Personen und unbegleiteten Kindern

Für die Betreuung von verletzten, kranken und liegend beförderten Personen steht der Sanitätsdienst der Flughafenfeuerwehr zur Verfügung. Die Betreuung unbegleiteter Kinder (UM) liegt im Verantwortungs- und Zuständigkeitsbereich der jeweiligen Luftverkehrsgesellschaft. Für die Betreuung von Personen mit Behinderung oder eingeschränkter Mobilität steht ein PRM-Service gem. Verordnung (EU) Nr. 1107/2006 zur Verfügung, Tel. 25970 (extern 0211 421-25970).

1.3.3.1 Passagiere mit eingeschränkter Mobilität (PRM)

Flugreisende mit eingeschränkter Mobilität (PRM) sind durch die Luftverkehrsgesellschaften bis 36 Stunden vor Abflug per PAL/CAL sowohl an DUSKLXH als auch an DUSAGXH (SITA Message) oder alternativ (statt an DUSAGXH) per E-Mail an flightreport-dus@dus.com zu melden.

Sollte eine Reservierung des PRM Services durch den Gast zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen, so sind diese schnellstmöglich per PAL/CAL an die genannten Adressen nach zu melden.

Der benötigte Service muss unmittelbar nach Abflug durch die jeweilige Luftverkehrsgesellschaft per PSM an die genannten Adressen bestätigt werden.

1.3.3.2 Unbegleitete Kinder (UM)

Für die Betreuung von unbegleiteten Kindern ist vertragsgemäß die LVG bzw. deren Abfertigungspartner für die Passagierabfertigung/Betreuung zuständig (ausgenommen PRM gem. Abschnitt 1.3.3.1). Diese haben auch bei verspäteten Abflügen und Ankünften innerhalb der Nachtflugbeschränkungen dafür Sorge zu tragen, dass im Bedarfsfall eine UM-Betreuung gewährleitet ist. Sollte dies nicht sichergestellt werden, erfolgt die UM-Übergabe (nach Anforderung durch die Besatzung) durch die FDG und wird der LVG gem. Verzeichnis der Leistungsentgelte in Rechnung gestellt.

1.3.4 Witterungsbedingte Benutzbarkeit und Schneeräumgeräte

Die FDG hält den Flughafen, sofern die Witterungsverhältnisse es zulassen, in ständiger Betriebsbereitschaft. Winterdienstgerätschaften stehen gemäß dem saisonalen Schneeplan AIP SUP IFR zur Verfügung.

1.3.5 Tankdienstanlagen

Von den auf dem Flughafen ansässigen Flugbetriebsstoffgesellschaften werden alle erforderlichen Vergaser- und Turbinentreibstoffe sowie Ölsorten geführt. Weitere Einzelheiten über vorhandene Sorten, Tankvorrichtungen und Beschränkungen oder Tankmöglichkeiten sind dem ADR-M (Teil C-E), oder dem AIP (EDDL AD 2.3) zu entnehmen.

1.3.6 Enteisung von Luftfahrzeugen

1.3.6.1 Allgemeine Enteisungsinformation

Auf dem Düsseldorf Airport findet die Enteisung von Luftfahrzeugen auf definierten Remote-Positionen statt. Die Enteisung von strahlgetriebenen Luftfahrzeugen erfolgt auf den unten genannten Flächen und wird mit laufenden Triebwerken durchgeführt. Für propellergetriebene Luftfahrzeuge gelten Sonderregelungen. Die detaillierten Enteisungsverfahren sind in der „DUS DE-ICING-/ ANTI-ICING-Procedure“ der FDGHG zu entnehmen, die beim Airside Operations Management der FDG angefordert werden können. Diese sind auch im ADR-M als Anhang zum WOP der FDG hinterlegt.

Ein Pre-de-icing wird unter bestimmten Auflagen am Düsseldorf Airport ebenfalls angeboten. Die Verfahren und Auflagen für ein Pre-de-icing sind ebenfalls in den „DUS DE-ICING-/ ANTI-ICING-Procedure“ enthalten.

1.3.6.2 Enteisungsflächen

Als spezielle Remote-Flächen für die Enteisung (DA/De-icing area) von Luftfahrzeugen sind ausgewiesen:

- DA WEST Positionen V61-V72 für Starts Richtung 05L/05R
- DA EAST Positionen V01-V08 für Starts Richtung 23L/23R (V11B Typ A380)

Die Lage der Remote-Flächen sind der Flugplatzkarte im AIP (AD 2 EDDL 2 – 5, 2 – 7) zu entnehmen. Die FDG behält sich vor, aus betrieblichen, operativen Gründen andere Flächen zu- oder auszuweisen.

1.3.6.3 Anmeldung zur Enteisung

Die Enteisung ist so früh wie möglich und vor Anlassfreigabe über das A-CDM Tool „Web-DUPLO“, telefonisch bei der FDGHG-Einsatzleitung Enteisung (Tel.: +49 (0) 211 421 52222) oder in Ausnahmefällen per Funk bei der Flugplatzkontrolle oder telefonisch im ACC (Tel.: +49 (0) 211 421 51011) anzumelden.

1.3.6.4 Enteisungsreihenfolge

Die Flugplatzkontrolle legt auf Grundlage des Sequenzplaners die letztendliche Reihenfolge der Enteisung fest und weist eine Enteisungsfläche zu.

1.3.6.5 Rollverkehr zu den Enteisungsflächen

Die Remote-Flächen liegen im Zuständigkeitsbereich der FDG. Der Rollverkehr wird im Auftrag der FDG durch die DFS-Rollverkehrskontrolle gelenkt. Luftfahrzeuge werden nach Anlassfreigabe/Push-Back bis in den Nahbereich der Enteisungsfläche durch die DFS geführt. Anschließend lotst ein Fahrzeug der Vorfeldaufsicht (Follow-Me) das Luftfahrzeug auf die zugewiesene Enteisungsposition. Das Erreichen der Haltepositionen von Luftfahrzeugen auf der Enteisungsposition (Haltebalken) wird mittels Handzeichen oder Lichtzeichenanlage des Follow-Me-Fahrzeuges angezeigt.

1.3.6.6 Bodenfunkstelle für die Remote Luftfahrzeugenteisung

Nach Abstellen des Luftfahrzeuges auf der Enteisungsposition meldet sich der Luftfahrzeugführer auf der durch die Rollverkehrskontrolle zugewiesenen VHF-Frequenz (Rufzeichen: "Düsseldorf De-icing") mit seiner Flugnummer und dem Luftfahrzeugtyp für den Beginn der Enteisung.

Die in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten VHF Funkfrequenzen sind der dazugehörigen Enteisungsposition (PAD 1 bis 4) zugewiesen.

De-icing Area VHF Funkfrequenzen			
PAD 1	PAD 2	PAD 3	PAD 4
130.080 MHz	130.455 MHz	130.605 MHz	130.855 MHz

Tabelle 1: De-icing Area VHF Funkfrequenzen

1.3.6.7 Abrollvorgänge von den Remote Enteisungsflächen

Nach Beendigung des Enteisungsvorgangs meldet der Luftfahrzeugführer seine Rollbereitschaft der DFS DÜSSELDORF GROUND East 121.605 und West 121.905 MHz. Rollvorgänge dürfen nur mit der unbedingt erforderlichen Mindestdrehzahl der Triebwerke durchgeführt werden.

1.4 Allgemeine Infrastruktur u. Dienstleistungsangaben DUS Airport

Neben den Flugbetriebseinrichtungen stehen auf dem gesamten Flughafengelände zahlreiche weitere Serviceeinrichtungen zur Verfügung. Hierzu zählen u. a. das DUS Air Cargo Center, Parkhäuser, Restaurants, Ladenlokale sowie zwei Hotels. Über zwei Bahnhöfe sowie Bushaltestellen ist der Flughafen an den öffentlichen Personennah- und -Fernverkehr sowie über eine eigene Aus- und Auffahrt an das Autobahnnetz angebunden.

Die Vorfahrt vor das Terminal ist sowohl auf der Abflugebene als auch auf der Ankunftsebene beschrankt. Es gelten die ausgehangenen und auf der Internetseite https://www.dus.com abrufbaren allgemeinen Einstellbedingungen und Benutzungsbestimmungen. Die Ankunftsebene kann nur durchfahren werden. Hier gilt ein absolutes Halteverbot. In der Abflugebene befinden sich ein Taxistandplatz und ein Entladeplatz für 3 Reisebusse.

Die direkte Ankunftsvorfahrt unterliegt besonderen Regelungen. Privatfahrzeugen ist die Nutzung der Ankunft-Vorfahrt nicht gestattet. Alle anderen Fahrzeuge einschließlich Busse benötigen eine Genehmigung der FDG. Reisebussen (mit mehr als 6 m Länge und/oder mehr als 9 Sitzplätzen) steht in der Ankunft-Vorfahrt ein separater Busladebereich mit 9 Plätzen (Bus Terminal) zur Verfügung. Weitere Informationen erteilt das Customer Service Center.

II. Teil: Benutzungsvorschriften

1 Anwendungsbereich der FBO, sonstige Regelwerke und Haftung

1.1 Anwendungserklärung FBO

Wer den Düsseldorf Airport mit Luftfahrzeugen benutzt, ihn betritt, mit Fahrzeugen oder Geräten aller Art befährt oder in sonstiger Weise benutzt, hat der FBO, den Verkehrs- und Zulassungsregeln für den nichtöffentlichen Bereich des Flughafengeländes in ihrer jeweils gültigen Fassung sowie den zu ihrer Durchführung ergehenden Weisungen (z.B. Verkehrsleitung aktuell) der FDG Folge zu leisten. Die FBO und die vorgenannten Regelungen gelten ebenso für alle Vertragspartner, die Leistungen auf dem Gelände des Flughafenunternehmers erhalten oder erbringen (z.B. Mieter, Kunden). Neben der FBO findet das Flugplatzhandbuch für den Düsseldorf Airport (Anforderung über https://www.dus.com möglich) sowie das Luftfahrthandbuch der Bundesrepublik Deutschland (AIP) in den jeweils gültigen Fassungen Anwendung. Die Vorschriften der FBO ersetzen nicht die nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen Genehmigungen und/oder Erlaubnisse.

Die Bestimmungen im Flugplatzhandbuch EDDL nach der Grundverordnung (EU) Nr. 2018/1139 und Durchführungsverordnung (EU) Nr. 139/2014 sind darüber hinaus zu beachten.

1.2 Vorschriften Luftfahrzeughalter

Soweit die Vorschriften und Weisungen Luftfahrzeughalter betreffen, gelten sie entsprechend für die Eigentümer der Luftfahrzeuge sowie für Personen, die Luftfahrzeuge in Gebrauch haben, ohne Halter oder Eigentümer dieser Luftfahrzeuge zu sein.

1.3 Haftungsbeschränkung

Für die Benutzung des Flughafens und seiner Einrichtungen ist die Schadensersatzhaftung der FDG, ihrer Vertreter und Erfüllungsgehilfen beschränkt auf Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit. Dies gilt nicht für die Haftung für schuldhafte Verletzungen von Leben, Körper oder Gesundheit. Die Haftungsbeschränkung gilt ferner nicht für die Verletzung von wesentlichen Vertragspflichten, wobei die Haftung der Höhe nach auf vorhersehbare und typischerweise eintretende Schäden begrenzt ist. Wesentliche Vertragspflichten sind solche, deren Erfüllung den Vertrag prägt und auf die der andere vertrauen darf.

Diese Haftungsbeschränkung gilt für alle Arten der Benutzung des Flughafens und seiner Einrichtungen. Eine verschuldensunabhängige Schadensersatzhaftung für Mängel, insbesondere nach § 536a BGB, wird ausgeschlossen.

1.4 Kontrollberechtigung

Im Sicherheitsbereich ist kontrollberechtigten Personen der FDG auf Verlangen der Flughafenausweis sowie ggf. der Betriebsführerschein vorzulegen.

1.5 BVD Durchführungsbestimmungen

Die nationalen und internationalen Bestimmungen (LuftVZO, EU Durchführungsverordnungen) und EASA ADR-Anforderungen an Flugplatzbetreiber beinhalten Aufsichtspflichten und Regelungen zur Betriebssicherheit. Die FDG ist zur Durchführung von Systemaudits berechtigt. Dabei finden in den BVD-Bereichen die Standards der IATA (gemäß IGOM, AHM etc.) sowie Implementierung und Umsetzung des ISAGO Ground Opertion Standard Manual (GOSM) Anwendung.

2 Benutzung mit Luftfahrzeugen

2.1 Befugnis zum Starten und Landen einschließlich Meldeverfahren

2.1.1 Entgeltordnung u. Nutzungseinschränkungen

Die Benutzung des Flughafens erfolgt auf Basis eines besonderen Rechtsverhältnisses und ist gegen Entrichtung der in der jeweils gültigen Entgeltordnung des Düsseldorf Airport festgelegten und grundsätzlich vor dem Abflug fälligen Entgelte mit Luftfahrzeugen bis zu den im AIP (GEN 4.1 Düsseldorf bzw. EDDL AD 2.8) veröffentlichten PCN-Werten gestattet. Nutzungsbeschränkungen sowie sonstige flugbetriebliche Auflagen sind dem ADR-M (Teil C, Kap. 4.5) bzw. AIP zu entnehmen.

2.1.2 Flugplankoordination

Die Luftfahrzeughalter, -führer oder deren Beauftragte haben der FDG ihre Flugabsichten von und nach Düsseldorf rechtzeitig vorher anzuzeigen und die zur Gewährleistung einer ordnungsgemäßen Disposition von Ressourcen der Infrastruktur und Personal notwendigen In-formationen, wie z. B. über Flugzeiten, eingesetzte Flugzeugtypen und den aktuellen Flugverlauf, sowie die mitgeführte Ladung (gem. Anlage 3) zu melden. Für die allgemeine Luftfahrt ist die PPR-Regelung des ET/GAT-Betreibers zu beachten.

2.1.3 Airport-CDM Verfahren

Airport-CDM ist der harmonisierte operationelle Ansatz zur Abwicklung eines optimalen Umdrehprozesses am Düsseldorf Airport und gilt für alle Flüge nach Instrumentenflugregeln (IFR), ausgenommen Helikopter.

Das Verfahren umfasst den Zeitraum Estimated Off-Block Time (EOBT) minus 3 Stunden bis Take-Off und ist ein durchgehender Prozess von der Flugplanung (ATC-Flugplan) über Landung und Umdrehprozess am Boden bis zum Start.

Airport-CDM am Düsseldorf Airport basiert auf dem europäischen Standard für Airport-CDM sowie der Initiative „Deutsche Harmonisierung von Airport-CDM“.

Resultierend aus qualitativ besseren Informationen zu In- und Outbound ist die Prozesskette von der Landung bis zum Start optimiert. Diese Optimierung mündet in der Target Start-Up Approval Time (TSAT), die Zeit, zu der ein Luftfahrzeug die Anlassfreigabe gemäß des A-CDM Verfahrens erhält. Die TSAT ist der wesentliche Faktor zur Erstellung einer Pre-Depature Sequence unter Berücksichtigung der Belange aller beteiligten Partner. Die TSAT und die daraus resultierende Pre-Depature Sequence berücksichtigt die Target Off-Block Time (TOBT) sowie die lokalen Kapazitäten und die Kapazitäten des europäischen Netzwerks.

Die TOBT (Target Off-Block Time) ist die Orientierungszeit für alle Abfertigungsprozesse, außer Push Back und Remote-Luftfahrzeugenteisung, und wird als beste verfügbare Zeit für die Koordination verwendet. Die Luftfahrtgesellschaft, deren Abfertigungsagent oder der Pilot in Command (für Flüge der Allgemeinen Luftfahrt ohne Abfertigungsagenten) ist für die zeitgerechte Bereitstellung der notwendigen Informationen verantwortlich. Es ist verpflichtend, notwendige Anpassungen frühestmöglich vorzunehmen.

Um das lokale Airport-CDM Verfahren optimal in das europäische Verkehrsflussmanagement (ATFCM) einzubinden, wurde ein permanenter und voll automatisierter Datenaustausch mit dem Network Manager Operations Center (NMOC) eingeführt. Hieraus ergeben sich sowohl frühzeitig verlässliche Vorhersagen der Lande- bzw. In-Block-Zeit, als auch eine bessere Zuweisung der Calculated Take-Off Time (CTOT) für die regulierten Flüge.

Das Airport-CDM Verfahren ist im ADR-M und AIP (EDDL AD 2.20) veröffentlicht und anzuwenden. Eine ausführliche Beschreibung des Verfahrens ist als „Brief Description/Verfahrensbeschreibung“ verfügbar (Airport CDM).

2.1.4 LFZ AOC u. Lärmzeugnis

Die Luftfahrzeughalter, -führer oder deren Beauftragte haben der FDG auf Verlangen jederzeit die vollständigen Unterlagen (inklusive der Lärmzeugnisse) vorzulegen, die zur Nachprüfung der Benutzungsberechtigung und zur Entgeltberechnung notwendig sind.

2.1.5 Flugbetriebsmeldungen u. Flugbericht

Die Luftfahrzeughalter, -führer oder deren Beauftragte sind verpflichtet, nach der Landung bzw. vor dem Start einen von der FDG zur Verfügung gestellten Flugbericht für die Statistik des Statistischen Bundesamtes und für die Flugbetriebsmeldung am Düsseldorf Airport auszufüllen. Das ausführliche Meldeverfahren ist in Anlage 3 aufgeführt.

2.1.6 Delay-codes/clearingverfahren

Im gewerbsmäßigen Großflugverkehr sind der Luftfahrzeughalter, -führer oder deren Beauftrage verpflichtet, die MVT-Messages mit den Delay Codes und den Subcodes (Standard nach IATA Airport Handling Manual 730 und 731) sowie die Codes für die Annullierungsgründe direkt oder via Handlingsagent der Flughafen Düsseldorf GmbH unverzüglich nach der Landung bzw. vor/nach dem ursprünglich geplanten Start zur Verfügung zu stellen. Die Daten werden gemäß Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 an den für den europäischen Luftraum zuständigen „Netzmanager" (Eurocontrol) gesendet. Darüber hinaus werden die Daten von der FDG nur für interne Zwecke erhoben und Dritten nicht zur Verfügung gestellt.

Der Luftfahrzeughalter, -führer oder deren Beauftrage sind ebenfalls verpflichtet, an dem Verfahren zur Verspätungsgrundabstimmung mitzuwirken (sogenanntes Delay-clearingverfahren). Alle dem Flughafenbetreiber zugeordneten Verspätungen (Delay Codes) werden durch die FDG hinterfragt, um zusätzliche Informationen über die Verspätung zu erhalten und gegebenenfalls einen besser geeigneten Delay Code abzustimmen.

2.2 Start- und Landeeinrichtungen

Zum Starten und Landen sind die Start- und Landebahnen (Pisten) sowie zum Rollen die Rollbahnen oder die sonstigen dafür besonders gekennzeichneten Flächen zu benutzen. Die Luftfahrzeugführer sind an die Weisungen der DFS-Platzkontrollstelle (Apron management service/Tower) sowie der FDG Vorfeldaufsicht (Follow-me, Lichtzeichenanlage oder Handzeichen) gebunden, insbesondere, wenn aus betrieblichen Gründen von der Rollleitlinie abgewichen werden muss. Die FDG übernimmt im Rahmen der öffentlich-rechtlichen und allgemeiner Sorgfaltsanforderungen die allgemeine Verkehrssicherungspflicht für die Start- und Landeeinrichtungen, übernimmt aber darüberhinausgehend keine weitergehenden besonderen Gewährleistungen.

2.3 Vorfeld

2.3.1 LFZ Bewegung auf Nose-in Standplätzen

Luftfahrzeuge dürfen bei Nutzung von Nose-in Standplätzen/Positionen den Standplatz nur mit Einsatz zulässiger LFZ Schlepper bzw. Push-back Fahrzeugen verlassen. Die Verwendung von Schubumkehr oder von Verstellerpropellern ist untersagt.

2.3.2 Nutzung der Vorfeldflächen

Das Vorfeld der Großluftfahrt sowie der allgemeinen Luftfahrt (ET/GAT, s. 2.5) dient der Bodenabfertigung der Luftfahrzeuge. Eine andere Benutzung [z.B. zum Parken von Luftfahrzeugen, Reparaturen, größeren Wartungsarbeiten (alle Wartungsarbeiten, die mehr als eine Stunde beanspruchen und/oder bei denen die Gefahr des Auslaufens von Stoffen besteht, z. B. Triebwerkswechsel) oder Reifenwechsel/Triebwerksstandläufen] ist nur mit vorheriger Zustimmung des Airport Duty Management (AMD) zulässig. Triebwerksstandläufe oberhalb „Idle-Power" auf dem Abfertigungsvorfeld sind grundsätzlich unzulässig (vgl. 2.7 Triebwerksstandläufe).

Aufbockarbeiten von Luftfahrzeugen auf Asphaltflächen sind grundsätzlich untersagt. Außer es wird durch das Auslegen einer Druckverteilerplatte sichergestellt, dass der Asphaltboden nicht beschädigt wird.

2.3.3 Disposition LFZ Standplätze u. Abrollpositionen

Abfertigungspositionen/LFZ Standplätze werden von dem Flughafenunternehmer (Verkehrszentrale ACC) zugewiesen. Die Allgemeine Luftfahrt ist grundsätzlich auf den Flächen des GAT abzufertigen. Ausnahmen kann die Verkehrszentrale im ACC nach ihrem Ermessen im Einzelfall erteilen. Die FDG garantiert keine LFZ Standplätze/Abfertigungspositionen, die ein eigenständiges Abrollen von LFZ ermöglichen.

Das Abstellen von Luftfahrzeugen auf den Standplätzen erfolgt entweder mit der technischen Einrollhilfe Safegate oder durch Marshaller-Handzeichen der Vorfeldaufsicht (Follow Me).

2.4 Rollen, Schleppen, Push-Back, WOA und Flugzeugschleppbetrieb

2.4.1 Rollberechtigung/-erlaubnis

Luftfahrzeuge dürfen mit eigener Kraft nur von hierzu berechtigten Personen bewegt werden. Das Rollen aus eigener Kraft in oder aus Hallen und Werkstätten wird Luftfahrzeugen > 5,7 t MTOW untersagt.

2.4.2 Triebwerksdrehzahl Rollbewegungen

Im Vorfeldbereich dürfen Luftfahrzeuge nur mit der unbedingt erforderlichen Mindestdrehzahl sämtlicher Triebwerke des LFZ rollen. Dies gilt auch für das Einrollen auf LFZ Standplätze/Abfertigungspositionen.

2.4.3 Schleppberechtigung/-erlaubnis

Bei Bedarf werden Luftfahrzeuge von der FDG, von dem von ihr beauftragten Unternehmen oder aufgrund besonderer Vereinbarung von dem Luftfahrzeughalter geschleppt. Sie dürfen nur von hierzu berechtigten, geschulten Personen bewegt werden.

Das Schleppen und Pushen hat nach den Vorgaben der Deutschen Flugsicherung (DFS) zu erfolgen. Eine einwandfreie und permanente Kommunikation des Schleppfahrzeugs mit dem Cockpit, der Vorfeldaufsicht und mit dem Tower DFS ist sicherzustellen.

2.4.4 Push-back und WOA Berechtigung/-erlaubnis

Beim Einsatz von Push-back Fahrzeugen mit Schleppstange muss das Cockpit eines Luftfahrzeugs mit einem Luftfahrzeugführer oder fachkundigen Techniker besetzt sein. Beim Push-back Vorgang muss durch den Fahrer des Push-back Fahrzeugs die Funkbereitschaft gegeben sein.

Um bei einer Push-back Begleitung (WOA – walk out assistant/assistance) den erforderlichen Sicherheitsabstand zwischen Triebwerk/Propeller und Push-back Fahrzeug insgesamt gewährleisten zu können, muss bei einem stangenlosen Push-back Fahrzeug der WOA während des Push-back Vorgangs im oder auf (Standplatz) dem Push-back Fahrzeug Platz nehmen. Bei einem Push-back Fahrzeug mit Schleppstange muss der WOA neben dem Push-back Fahrzeug herlaufen und darf nicht auf oder in dem Push-back Fahrzeug Platz nehmen. Der WOA stellt sicher, dass der Ausrollvorgang ohne Gefährdung der Luftfahrzeuge, Gebäude, Gerätschaften, Fahrzeuge und Personen erfolgt.

Die Headset-Kabelverbindung zwischen WOA und Luftfahrzeug muss mindestens 5 m lang sein. Die Geschwindigkeit beim Push-back Vorgang darf 6 km/h nicht übersteigen. Die Schleppstange darf während des Push-back Vorgangs nicht überstiegen und der Luftfahrzeugrumpf nicht unterschritten werden.

Die Luftfahrzeughalter sind für die Vorhaltung geeigneter und ausreichender Schleppstangen verantwortlich. Das Rückwärtsfahren ohne angehängtes Luftfahrzeug ist für Push-back Fahrzeuge mit angehängter Schleppstange grundsätzlich verboten. Schleppstangen dürfen bei Leerfahrten nur gezogen werden.

Der WOA soll nach Beendigung des Push-back Vorgangs mit dem Push-back Fahrzeug zurück zur Ausgangsposition oder zu seinem nächsten Einsatzort fahren. Hierbei ist der kürzeste Weg aus dem Rollbereich in den Positionsbereich zu wählen. Anderenfalls hat der WOA den Rollbereich zu Fuß auf dem kürzesten Weg zu verlassen. Andere Fahrzeuge (z.B. Techniker-Fahrzeuge) zur Aufnahme des WOA sind im Rollbereich nicht gestattet.

Als WOA darf nur hinreichend geschultes Personal eingesetzt werden. Die FDG ist jederzeit berechtigt, die erforderlichen Ausbildungsnachweise zu prüfen.

Der Fahrer des Schleppfahrzeuges ist für die sichere Durchführung des Schlepp- oder Push-back Vorganges verantwortlich, insbesondere muss er sich von der Hindernisfreiheit in Bezug auf Fahrzeuge, Fluggastbrücken, Gebäude, Luftfahrzeuge und sonstige Gegenstände überzeugen. Die Sicherstellung der freien Sicht gilt auch während des Push-back Vorganges. Wird der Vorgang durch einen WOA begleitet, übernimmt dieser die Verantwortung.

Das Single-Man-Push-back Verfahren ist für alle Luftfahrzeuge verboten, bei denen im gesamten Vorgang keine ungehinderte Sicht in Richtung Push-back unter dem Flugzeugrumpf gegeben ist. Bei allen anderen Luftfahrzeugen wird der Einsatz eines WOA dringend empfohlen.

Flugzeugschlepper auf den Vorfeldern müssen mit Funk, gelber Rundumleuchte und Transpondern ausgestattet sein.

Wird ein Luftfahrzeug von einer Abstellposition auf eine andere Abstellposition oder in die Werft geschleppt, so hat der Schlepperfahrer sicher zu stellen, dass die entfernten Bremsklötze (Chocks) keine Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer erzeugen. Eine ordnungsgemäße Zwischenlagerung ist obligatorisch.

Bei technischen Schleppvorgängen, sowie Ein- und Aushallen, hat der von der Luftverkehrsgesellschaft beauftrage Technikbetrieb ggf. zusätzliches Personal bereitzustellen und für die notwendige Absicherung des LFZ in der vorgegebenen Endposition zu sorgen. Die Luftfahrzeuge haben bei Schleppvorgängen die Beleuchtungsanforderungen gemäß Flugplatzhandbuch (Kapitel 31, Schleppen von Luftfahrzeugen (Aircraft towing procedures)) und der Durchführungsverordnung VO (EU) 2016/1185 (SERA.3215, Lights to be displayed by aircraft) zu erfüllen (eingeschaltete Positions- u. anti-kollisions-lichter).

Zu Schleppvorgängen auf eine Zielposition mit der Einrollhilfe Safegate ist diese Einrollhilfe zur Auffindung des Haltebalkens verbindlich. Die elektronische Einrollhilfe wird durch das ACC aktiviert.

2.4.5 Koordination Schleppbewegungen

Geplante Schleppbewegungen von Luftfahrzeugen sind unter Angabe einer konkreten Planzeit in der Verkehrszentrale (Airport Control Center, Stand & Gate Management, Tel.: 51013) anzumelden. Verändert sich die geplante Schleppzeit, so ist diese Information unverzüglich der Verkehrszentrale mitzuteilen.

Zusätzlich ist direkt vor Schleppstart der ACC-Schichtleiter zu informieren, um zu gewährleisten, dass sowohl die Zielposition, zu der geschleppt werden soll frei ist, als auch der Schleppdatensatz bei der DFS vorliegt. Dies gilt auch durchgängig für Schleppbewegungen, die durch die FDG vorgeplant sind.

Wird aus betrieblichen Gründen das Schleppen eines Luftfahrzeuges angewiesen, so hat der Luftfahrzeughalter dieser Weisung unverzüglich zu entsprechen und das erforderliche Personal bereit zu stellen.

Luftfahrzeuge dürfen nur mit vorheriger Zustimmung der Flugplatzkontrolle DFS geschleppt werden. Sie sind mit den mit eigener Kraft rollenden Luftfahrzeugen gleichgestellt und haben Vorrang vor anderen Fahrzeugverkehren.

2.5 Executive/General Aviation Terminal (ET/GAT)

Der Betrieb des Executive Terminal/General Aviation Terminal (GAT) wird über einen Pacht-/Nutzungsvertrag zwischen der FDG und einem Dienstleistungsbetrieb durchgeführt.

Die allgemeinen Benutzungs-, Verkehrs- und Sicherheitsvorschriften der FBO für den Düsseldorf Airport gelten für das ET/GAT gleichermaßen. Fluggästen und Luftfahrzeugbesatzungen ist es nur unter unmittelbarer Aufsicht der FDG o-der durch von der FDG beauftragte Dritte gestattet, sich im Bereich des Executive Terminal-Vorfelds aufzuhalten oder zu bewegen, um eine Vermischung von sicherheitskontrollierten (clean) und unkontrollierten (unclean) Passagieren zu verhindern.

Aus Kapazitätsgründen kann eine Abstellung und Abfertigung von „Executive LFZ" auch auf dem Hauptvorfeld erfolgen. Die detaillierten Regelungen sind Bestandteil einer Betriebsabsprache mit dem Dienstleistungsbetrieb des ET/GAT. Die Zuweisung der Stellplätze hat in Abstimmung mit dem ACC zu erfolgen (s. Abschnitt 2.3.3).

2.6 Abstellen, Unterstellen und Absicherung von Luftfahrzeugen

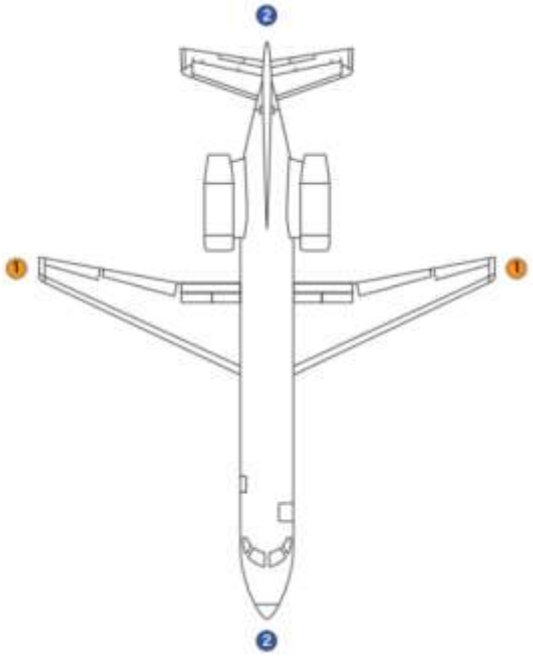
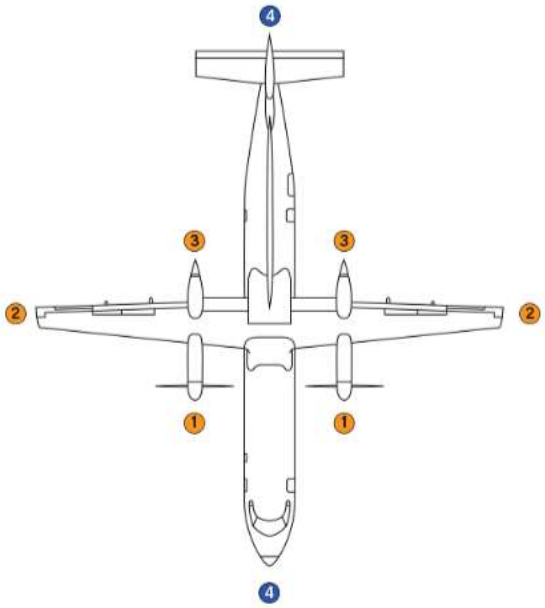
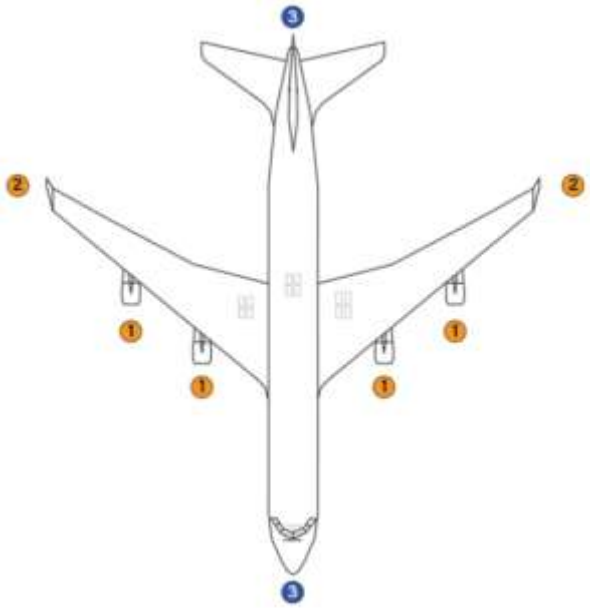
2.6.1 Zuweisung von LFZ Standplätzen

Abstell- und Unterstellplätze werden von der FDG zugewiesen. Hält sich ein Luftfahrzeug auf dem Flughafen länger als eine Stunde auf, so hat der Luftfahrzeughalter es auf Verlangen der FDG auf einer ihm zuzuweisenden Abstellfläche abzustellen oder in einer Halle unterzustellen. Aus Sicherheits- oder Betriebsgründen kann die FDG jederzeit das Verbringen des Luftfahrzeuges auf einen anderen Abstell- oder Unterstellplatz verlangen oder -wenn der Luftfahrzeughalter nicht erreichbar ist oder dem Verlangen nicht rechtzeitig nachkommt- das Luftfahrzeug auf Kosten des Luftfahrzeughalters durch geschultes Personal dorthin ohne eigene Kraft rollen oder schleppen. Die Zuweisung einer Selbstabrollposition wird durch die FDG nicht garantiert (siehe vgl. 2.3.3).

2.6.2 Absicherung abgestellter LFZ

Die Absicherung eines abgestellten Luftfahrzeuges mit Leitkegeln (Safety cones) und Bremsklötzen (Chocks) obliegt dem Luftfahrzeughalter/Betreiber. Zur Absicherung sind alle Luftverkehrsgesellschaften, deren Bodenverkehrsdienstleister und Technik-/Schleppbetriebe verpflichtet. Für die Absicherung mit Leitkegeln (Lübecker Hüte/Gummihüte/Pylonen) gemäß BAST-Zulassung mit einer Mindesthöhe von 750 mm, Typ 2, Klasse III, Folientyp B) oder ersatzweise vier Positionslampen (Mindestlichtstärke 10 Candela [cd/m²]) ist eine ausreichende Anzahl zu verwenden. Für die Absicherung mit Bremsklötzen sind geeignete, kontrastreiche LFZ Bremsklötze (gem. SAE Standard für Wheel-chocks) in ausreichender Anzahl zu verwenden.

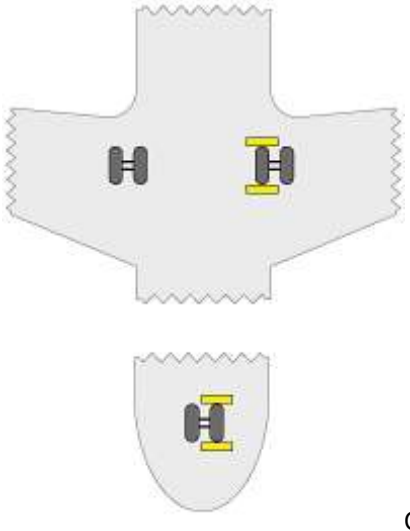
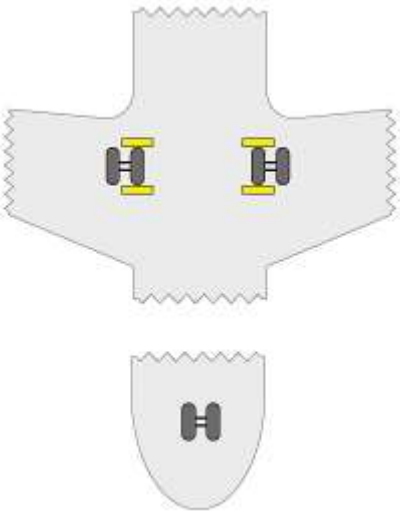
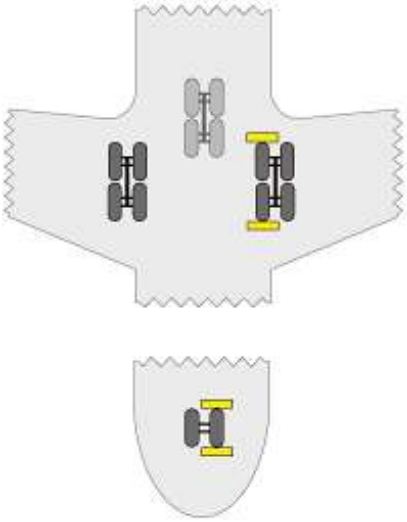
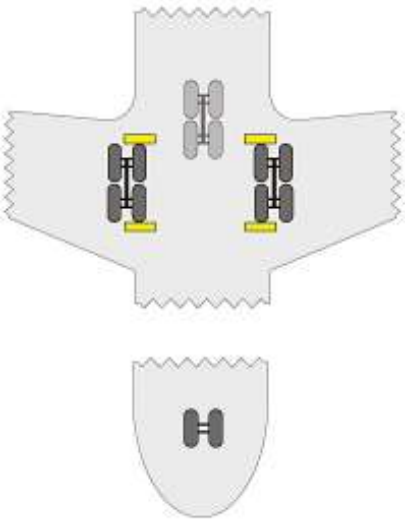
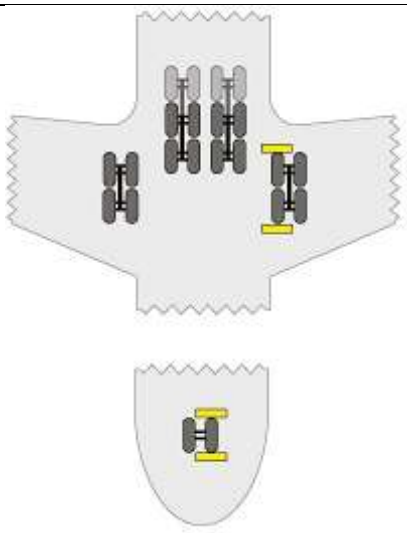
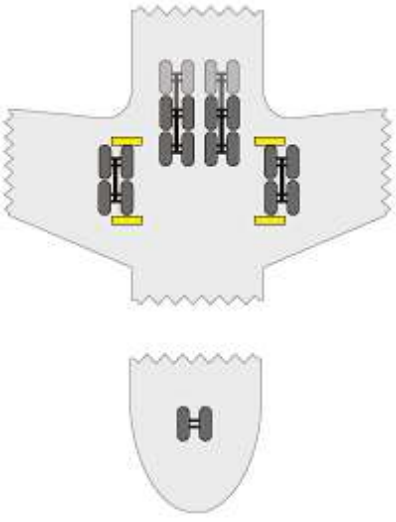
Die Platzierung bzw. Anordnung der Leitkegel (Safety cones) und Bremsklötzen (Chocks) zur Absicherungen LFZ gemäß IATA IGOM Standard ist in den nachfolgenden Abbildung 1 bzw. Abbildung 2 dargestellt.

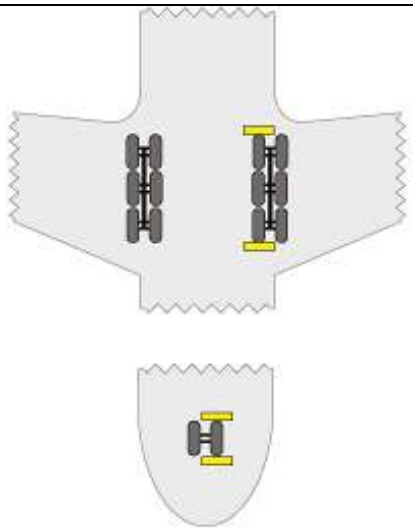
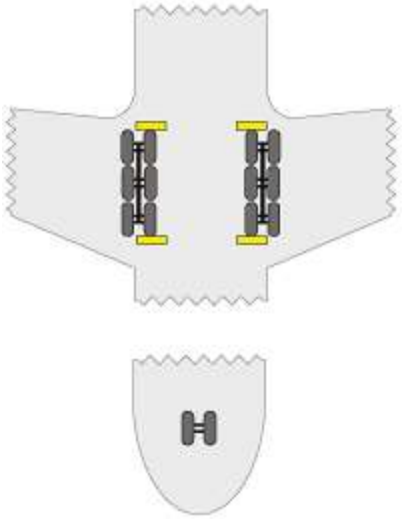
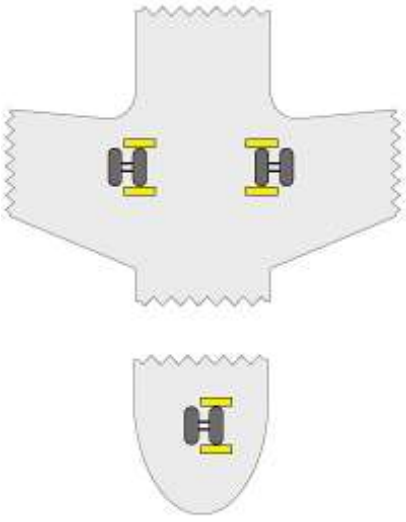
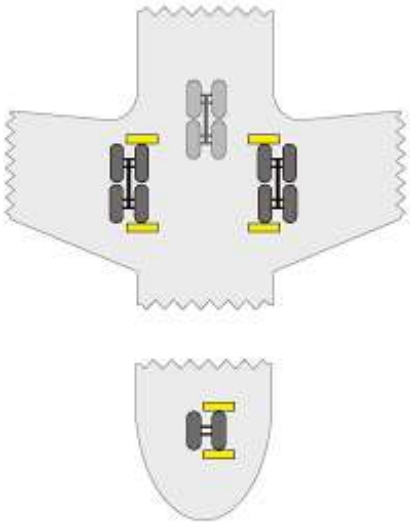
LFZ mit Triebwerken an den Tragflächen	LFZ mit Triebwerken am Rumpf
	
1 1 Leitkegel pro Triebwerk, max. 1m entfernt	1 1 Leitkegel pro Tragflächenspitze, max. 1m entfernt
2 1 Leitkegel pro Tragflächenspitze, max. 1m entfernt	2 Situativ 1 Leitkegel an Bug und/oder Heck, falls sich dort eine Fahrstraße befindet und bei LFZ mit geringer Bodenfreiheit (z.B. CRJ100/200/700/900/1000, ERJ-135/145
3 Situativ 1 Leitkegel an Bug und/oder Heck, falls sich dort eine Fahrstraße befindet	
LFZ mit Propeller/Turboprop. an den Tragflächen	Vierstrahlige LFZ (Triebwerke an Tragflächen)
	
1 1 Leitkegel vor Triebwerken, max. 1m entfernt	1 1 Leitkegel pro Triebwerk, max. 1m entfernt
2 1 Leitkegel pro Tragflächenspitze, max. 1m entfernt	2 1 Leitkegel pro Tragflächenspitze, max. 1m entfernt

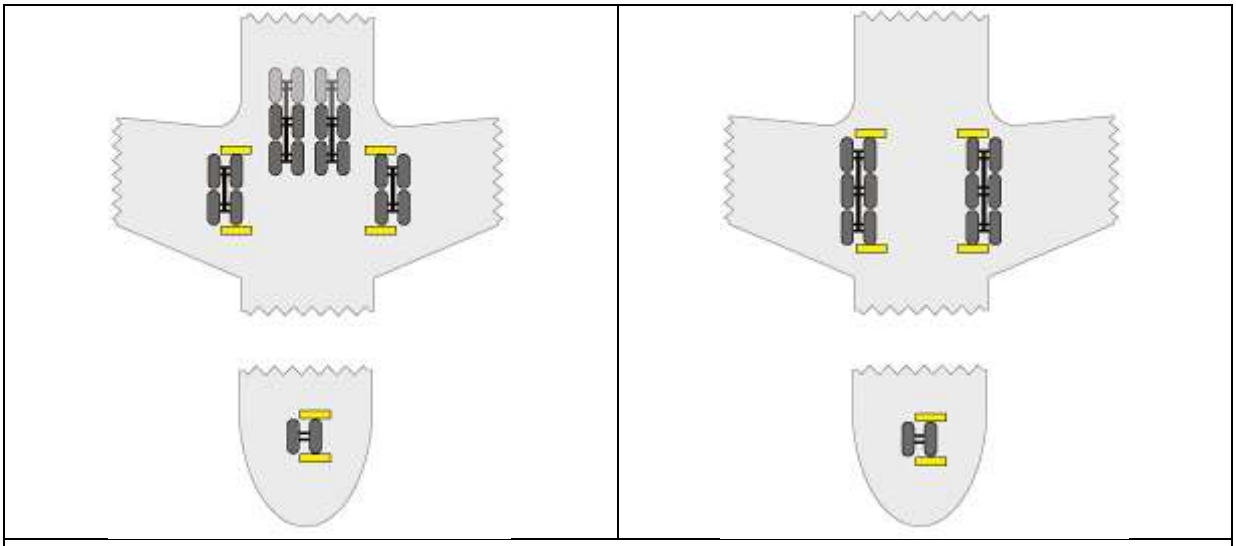
3 1 Leitkegel hinter Triebwerken, max. 1m entfernt	3 Situativ 1 Leitkegel an Bug und/oder Heck, falls sich dort eine Fahrstraße befindet und bei LFZ mit geringer Bodenfreiheit (z.B. BAe-146, Avro RJ-85/100)
4 Situativ 1 Leitkegel an Bug und/oder Heck, falls sich dort eine Fahrstraße befindet und bei LFZ mit geringer Bodenfreiheit (z.B. ATR 42/72, DHC-8/Q400)	
Quelle: IATA IGOM Standard	

Abbildung 1: Schematische Darstellung - LFZ Absicherung - Leitkegel (Safety cones)

Die Platzierung bzw. Anordnung der LFZ Bremsklötze (Aircraft chocks) zur Absicherungen der unterschiedlichen LFZ Fahrwerkskonfigurationen gemäß IATA IGOM Standard ist in folgenden Abbildungen dargestellt.

Platzierung/Anordnung Luftfahrzeug Bremsklötze (Aircraft chocking) Turn-around/normale Abstellung	
 Option 1	 Option 2
 Option 1	 Option 2
 Option 1	 Option 2

 Option 1	 Option 2
Bei der Annahme und Absicherung von LFZ sind die allgemeinen Sicherheitsanforderungen bzgl. laufender Triebwerke zu beachten. Absicherung Bugfahrwerk zuerst. Bei Absicherung nach Option 2 ist zuerst ein Hauptfahrwerk mit Bremsklötzen zu sichern, bevor die Bremsklötze am Bugfahrwerk entfernt werden. Die Hauptfahrwerke können auf der Innen- oder Außenseite mit Bremskötzen gesichert werden. Darüber hinaus sind die Anforderungen der Luftverkehrsgesellschaften gem. LVG Ground Operations Manual (GOM) zu berücksichtigen.	
Platzierung/Anordnung Luftfahrzeug Bremsklötze (Aircraft chocking) Night stop, Langzeitabstellung und bei Starkwind	
	



Bei der Annahme und Absicherung von LFZ sind die allgemeinen Sicherheitsanforderungen bzgl. laufender Triebwerke zu beachten. Absicherung Bugfahrwerk zuerst. Die Hauptfahrwerke können auf der Innen- oder Außenseite mit Bremsklötzen gesichert werden. Bei Starkwinden und winterlichen Verhältnissen sind zusätzlich die entsprechenden Anforderungen der Luftverkehrsgesellschaften gem. LVG Ground Operations Manual (GOM) zu berücksichtigen.

Quelle: IATA IGOM Standard

Abbildung 2: Schematische Darstellung - LFZ Absicherung - Bremsklötze (Aircraft chocking)

2.6.3 Miete, Sicherung und Haftung

2.6.3.1 Miete

Hinweis: Für das Abstellen und das Unterstellen eines Luftfahrzeuges gelten, sofern in dieser Flughafenbenutzungsordnung nicht ausdrücklich etwas anderes geregelt ist, die gesetzlichen Vorschriften über die Miete (§§ 535 ff. BGB).

2.6.3.2 Sicherung und Haftung

FDG übernimmt nur die Haftung für die allgemeine Verkehrssicherheit des Abstellplatzes, nicht für besondere Eignungsanforderungen, andere Nutzer oder sonstige Dritte. Eine Verwahrungspflicht besteht für die FDG nur, wenn hierfür eine besondere schriftliche Vereinbarung getroffen ist. Es gilt die Haftungsbeschränkung der Ziff. II. 1.3. Für die ordnungsgemäße Sicherung des abgestellten LFZ, insbesondere im Freien ist allein der Luftfahrzeughalter/Betreiber verantwortlich.

2.6.4 Nutzungsvorschriften Stellplätze/Infrastruktur

Die Benutzer haben die Abstell- und Unterstellplätze, insbesondere die Luftfahrzeughallen und ihre Einrichtungen, schonend zu behandeln und die nachstehenden Bestimmungen einzuhalten.

2.6.4.1 Nutzung technischer Infrastruktur

Technische Anlagen, Einrichtungen und Geräte der FDG, insbesondere Stromversorgungs-anlagen, Kräne und Montagegerüste, dürfen nur nach Vereinbarung mit der FDG benutzt werden.

2.6.4.2 Brandbekämpfungseinrichtungen

Bei Arbeiten aller Art an Luftfahrzeugen in Hallen oder in einem Umkreis von 50 m um die Hallen hat der Luftfahrzeughalter/Betreiber Handfeuerlöscher in ausreichender Anzahl und leicht erreichbar bereitzuhalten.

2.6.4.3 Hallenflächen und Tore

Die Flächen und Plätze vor den Hallentoren und der Lärmschutzhalle sind freizuhalten.

2.6.4.4 Bedienung Hallentore

Hallentore dürfen nur von den Personen bedient werden, die zuvor von der FDG unterwiesen wurden. Die Hallentore sind grundsätzlich geschlossen zu halten.

2.6.4.5 Waschen von LFZ

Luftfahrzeuge dürfen nur in den dafür ausgewiesenen Hallen gewaschen und abge

spült werden. Bei winterlichen Bedingungen ist das Ablassen von Frischwasser aus Luftfahr-zeugen ohne Nutzung von Auffangbehältern unzulässig.

2.6.4.6 Sonstige Flächennutzungen

Das Abstellen, Unterstellen und Instandsetzen von Fahrzeugen, sonstigen Bodenfahrzeugen (GSE) und anderen Gegenständen bedarf der Einwilligung der FDG.

2.6.5 Nutzung zentrale 400 Hz-Anlagen

Die Nutzung der 400 Hz-Anlagen an den Fluggastbrücken ist außerhalb von Abfertigungsvorgängen gemäß BADV (Abgrenzung gemäß „Leistungsverzeichnis der Flughafenentgelte“, Ziffer 2.), insbesondere in der Nacht von 00:00 Uhr bis 04:30 Uhr, für den Nutzer kostenpflichtig. Das Entgelt ist dem „Verzeichnis der Leistungsentgelte“ in der jeweils gültigen Fassung zu entnehmen (Entgelte und Regularien (dus.com), siehe unter Ziffer 1.3.7) und wird dem Nutzer gesondert in Rechnung gestellt.

2.7 Triebwerksstandläufe

Die Luftfahrzeughalter haben den Anordnungen über die Durchführung von Triebwerksstand-läufen (vgl. auch Anlage 1, Pkt. 2 der FBO) zu folgen. Zur Durchführung von Triebwerksstandläufen, die oberhalb der Betriebsstufe „Idle-Power“ liegen oder die mit der Betriebsstufe „Idle-Power“ länger als fünf Minuten andauern, ist grundsätzlich die Lärmschutzhalle (Halle 9) gegen Entgelt zu benutzen. Die Benutzung dieser Lärmschutz-einrichtung erfolgt zu den Bedingungen in der von der FDG aufgestellten Standard Operating Procedure (Anlage 8) und dem „Verzeichnis der Leistungsentgelte“ (Entgelte und Regularien (dus.com), siehe unter Ziffer 1.1.3) in ihren jeweils gültigen Fassungen. Steht die Lärmschutzhalle aufgrund besonderer Umstände nicht zur Verfügung, entscheidet das Airport Duty Management (AMD), ob und wie eine Ausnahmegenehmigung von der grundsätzlichen Nutzung erteilt werden kann. Eine Ausnahmegenehmigung (z.B. Standläufe auf der RWY o. V02-V08) entbindet nicht von der Entgeltpflicht.

2.8 APU-Betrieb und PCA-Nutzung

Zur Vermeidung von zusätzlichem Bodenlärm und der Reduzierung weiterer Immissionen zum Schutz aller Mitarbeiter und Anwohner in den angrenzenden Wohngebieten, ist der Aus-stoß der Belastungen in Verantwortung der Luftfahrzeugführer durch die LFZ bordeigenen Stromversorgungsgeräte (APU) auf ein Minimum zu reduzieren. Bei ankommenden Luftfahrzeugen ist die APU unmittelbar nach Erreichen der Parkposition abzuschalten. Falls für die Klimatisierung der Kabine der Betrieb des APU erforderlich ist, darf das APU frühestens 30 min vor TOBT eingeschaltet werden. Ausnahmen erfordern die Genehmigung der Airport Duty Manager (Tel. 2220).

Auf Luftfahrzeugpositionen, die mit einer PCA-Anlage ausgestattet sind, ist deren Nutzung gem. Anlage 2 FBO obligatorisch.

2.9 Betriebsstoffversorgung

Unternehmen, die Luftfahrzeuge mit Betriebsstoffen versorgen, müssen durch die FDG zugelassen sein (§ 9 BADV). Tankdienstgesellschaften und Luftfahrzeughalter haben die geltenden Qualitäts- und Sicherheitsvorschriften in eigener Verantwortung einzuhalten und der FDG auf Nachfrage nachzuweisen.

2.10 Wartungsarbeiten, Instandhaltungsmaßnahmen an Luftfahrzeugen und Waschvorgänge

2.10.1 Instandhaltungsmaßnahmen LFZ

Größere Wartungs-/Instandhaltungsarbeiten (alle Wartungsarbeiten, die mehr als zwei Stunden beanspruchen und/oder bei denen die Gefahr des Auslaufens von Stoffen besteht, z.B. Triebwerkswechsel), an Luftfahrzeugen dürfen nur auf den von der FDG zugewiesenen Hallen und Waschvorgänge nur in den dafür vorgesehenen Flugzeughangars in den Waschhallen und -plätzen in Abstimmung mit der FDG durchgeführt werden.

2.10.2 Überholungs-/Verschrottungsmaßnahmen LFZ

Für längerfristige, geplante Instandhaltungs- und Überholungsmaßnahmen gem. Vorgaben der LFZ Hersteller (sogenannte Type D/C checks, bzw. gem. LFZ Zulassungsanforderungen entsprechend EASA Aircraft Maintenance Programm), stehen den technischen Instandhaltungsbetrieben ausschließlich die dafür vorgesehenen angemieteten LFZ Hallen zu Verfügung. Verschrottungen von Luftfahrzeugen sind auf dem Düsseldorf Airport grundsätzlich nicht zulässig. In begründeten Ausnahmefällen, die zunächst mit der Flughafen Düsseldorf GmbH zu erörtern sind, ist die beauftragte technische Firma vollständig für diesen Gesamtprozess einzubinden. Die Entscheidung ob und wo Verschrottungen stattfinden, entscheidet alleinig die FDG als Platzbetreiberin. Es besteht Meldepflichtig gegenüber der Flughafen Düsseldorf GmbH.

2.11 Bewegungsunfähige LFZ, GSE und Feuerwehreinsatz

Luftfahrzeughalter haben Vorkehrungen zu treffen, damit im Falle einer Bewegungsunfähigkeit das Luftfahrzeug schnellst möglich von den Bewegungsflächen entfernt werden kann.

2.11.1 Bewegungsunfähiges LFZ o. GSE

Bleibt ein Luftfahrzeug und/oder ein Abfertigungsgerät (GSE) bewegungsunfähig liegen, so darf der Flughafenbetreiber es auch ohne besonderen Auftrag des Halters auf dessen Kosten von den Flugbetriebsflächen entfernen, soweit dieses erforderlich ist. Ist für die Bergung, Bewegung oder Begleitung des bewegungsunfähigen Luftfahrzeuges nach Einschätzung der FDG ein Feuerwehreinsatz erforderlich, so sind auch diese Kosten vom Luftfahrzeughalter/Betreiber zu tragen. Es gilt die Haftungsbeschränkung gemäß Ziff. II. 1.3.

2.11.2 Haftung Bewegungsunfähiges LFZ o. GSE

Die Haftungsregelung (Abschnitt 1.3) gilt auch, wenn zwischen dem Luftfahrzeughalter und der FDG ein Vertrag geschlossen wird, wonach die FDG das bewegungsunfähige Luftfahrzeug von den Flugbetriebsflächen zu entfernen oder bei der Entfernung mitzuwirken hat.

2.11.3 Haftung Feuerwehreinsätze

Der Luftfahrzeughalter trägt die Kosten eines Feuerwehreinsatzes der FDG, die durch die Wahrnehmung der nach Einschätzung der FDG erforderlichen Maßnahmen zur Brandbekämpfung angefallen sind. Die Haftungseinschränkung gem. Ziff. II. 1.3 gilt auch für diesen Fall entsprechend. Entsteht der FDG durch das den Feuerwehreinsatz auslösende Ereignis ein Vermögensschaden, so ist auch dieser Schaden vom Luftfahrzeughalter zu tragen.

2.12 Sicherheitsvorschriften

2.12.1 Einhaltungsverpflichtung

Alle Nutzer haben die allgemeingültigen Sicherheitsvorschriften in eigener Verantwortung einzuhalten.

2.12.2 Meldepflicht Wildtierschäden

Alle Wildtierschäden, einschließlich Vogelschlag und potentieller Schäden, die sich durch Tiere auf dem Flughafengelände, oder im Zuständigkeitsbereich der DFS-Platzkontrollstelle (inkl. Area1, An-/Abflugbereiche) ereignen bzw. festgestellt werden, sind unverzüglich an die DFS-Platzkontrollstelle (Aviation u. apron management service/Tower) und/oder dem Airport Duty Management (AMD) und Airside Operations Management (OZF) der FDG zu melden.

3 Boden-Verkehrs/Abfertigungsdienste (BVD)

3.1 Allgemein Vertragsbedingungen

Die FDG oder das von ihr beauftragte Unternehmen, zugelassene Bodenabfertigungsdienstleister sowie Selbstabfertiger sind berechtigt, Bodenabfertigungsdienste gemäß der Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen (BADV) zu erbringen. Die zugelassenen Abfertiger sowie Selbstabfertiger haben ihre Abfertigungsgeräte ausschließlich an den von der FDG zugewiesenen bzw. angemieteten Abstellflächen/-plätzen abzustellen. Für das verkehrssichere Ab- und Unterstellen von Abfertigungsgeräten ist der jeweilige Abfertiger oder Selbstabfertiger selbst verantwortlich.

Die FDG übernimmt nur die Verantwortung für die allgemeine Verkehrssicherheit des Abstellplatzes, nicht für besondere Eignungsanforderungen, andere Nutzer oder sonstige Dritte.

Eine Verwahrungspflicht besteht für die FDG nur, wenn hierüber eine besondere schriftliche Vereinbarung getroffen ist.

3.2 Besondere Regelungen

3.2.1 LFZ Bremsklötze

Zur Flugzeugabfertigung und zur Sicherung gegen unbeabsichtigtes Rollen von Luftfahrzeugen sind nur kontrastreiche Bremsklötze (Chocks) zugelassen.

3.2.2 Marshaller (Flight Line Manager, FLM)

Der Begriff Marshaller, oder Flight Line Manager (FLM) darf zu betrieblichen Zwecken nur von der FDG genutzt werden.

3.2.3 Handzeichen/Signale

Luftfahrzeugführer haben den Handzeichen der Vorfeldaufsicht (Marshaller) sowie den Lichtzeichen der Lichtzeichenanlage (Safegate, Safedock) zu folgen. Bei zeitgleichen Informationen durch Hand- oder Lichtzeichen der Marshaller und elektronischer Einrollhilfe haben die Hand- oder Lichtzeichen der Marshaller immer die höhere Priorität und sind zu befolgen.

3.2.4 Einrollen LFZ Standplätze, ERA

Standplätze von Luftfahrzeugen (Equipment Restraint Area) dürfen bei eingeschalteter elektronischer Einrollhilfe grundsätzlich weder befahren noch betreten werden. Ausgenommen sind beispielsweise Flugzeugschleppvorgänge auf die Zielposition und Fahrzeuge der Vorfeldaufsicht sowie Begehungen der Fläche für einen Standplatzcheck.

3.2.5 Equipment Restraint Area (ERA)

Die Bereiche der Equipment Restraint Area (ERA) auf den Abfertigungspositionen sind immer hindernisfrei zu halten. Die Bereiche vor den LFZ-Haltebalken der ERA sind keine Abstell- oder Parkbereiche, sofern nicht explizit ausgewiesen.

3.2.6 Nutzung LFZ Absicherungsgestelle Flugsteige

Die Nutzung der Gestelle für Leitkegel (Safety Cones) und Bremsklötze (Aircraft chocks) an den Flugsteigen A/B/C, sowie der Gitterboxen an den Außen-/Remote-Positionen zur korrekten und sicheren Zwischenlagerung sind für alle Bodenverkehrsdienstleister verpflichtend.

3.2.7 Code F LFZ

Umleitungen von Code F-Luftfahrzeugen bedürfen der vorherigen Zustimmung der FDG.

3.2.8 Markierung u. Beschilderung

Jegliche Bodenmarkierungen und Beschilderungen auf den Vorfeldern, Fahrstraßen bedürfen der vorherigen Zustimmung der FDG, Leitung Airside Operations Management.

3.2.9 FDG Ersatzvornahme BVD

Wenn bei der Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten auf dem Vorfeld infolge von Funktionsdefiziten des Dienstleisters erhebliche oder gefährliche Beeinträchtigungen drohen oder die berechtigten Interessen Dritter unangemessen beeinträchtigt werden, kann das Aufsichts- und Kontrollpersonal (z.B. Airport Duty Management , Airside Operations Management, Vorfeldaufsicht, Security) des Flughafenunternehmers Maßnahmen zur umgehenden Beseitigung der Pflichtverletzung und/oder umgehenden Wiederherstellung des ordnungsgemäßen Zustandes anordnen und eine Ersatzvornahme androhen.

Wenn ein Dienstleister dieser Anordnung nicht unverzüglich Folge leistet, kann das Aufsicht- und Kontrollpersonal die Ersatzvornahme veranlasse, soweit dies zur Aufrechterhaltung der ordnungsgemäßen Betriebsabläufe auf dem Vorfeld geboten erscheint. Der Dienstleister ist verpflichtet, dem Flughafenunternehmer die Kosten für die Ersatzvornahme gem. Verzeichnis der Leistungsentgelte (https://www.dus.com/de-de/business-partner/aviation/entgelte-und-regularien) unverzüglich nach Rechnungsstellung zu erstatten.

3.3 Haftpflichtversicherung

Der Nachweis einer Haftpflichtversicherung im Sinne der BADV umfasst auch den Nachweis über eine Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, soweit zur Ausübung der Dienste ein straßenzugelassenes Fahrzeug eingesetzt wird. Der Nachweis wird regulär bei Beantragung der Vorfeld-Plakette durch die Haftungsübernahmeerklärung im Antragsformular erbracht.

Der Flughafenunternehmer ist berechtigt, in den Fällen, in denen der Betriebsablauf auf dem Flugplatz durch ein einem Dienstleister oder Selbstabfertiger zurechenbares Verhalten gefährdet oder gestört wird oder die Anforderungen nach § 8 BADV nicht erfüllt werden, die erforderlichen Maßnahmen zu treffen. Dem jeweiligen Dienstleister ist zuvor Gelegenheit zur Äußerung zu geben.

3.4 Koordinator Bodenabfertigung Luftfahrzeug

Während der Dauer des Abfertigungsvorganges am Luftfahrzeug hat der Luftfahrzeughalter/Betreiber einen verantwortlichen Koordinator (sog. Turnaround-Koordinator o. Ramp-Agent) zu benennen, der allen an der Abfertigung Beteiligten als Ansprechpartner zur Verfügung steht und weisungsbefugt ist. Er ist für die ordnungsgemäße und sichere Flugzeugabfertigung unter Berücksichtigung der IATA Standards (gem. IGOM, AHM) ver-

antwortlich. Der Koordinator darf nicht mehrere Luftfahrzeuge zeitgleich abfertigen. Die FDG kann zur schnelleren Identifikation des Koordinators eine einheitliche Kennzeichnung durch Warnkleidung vorgeben. Der Koordinator ist dafür verantwortlich, dass die jeweilige Abstellposition nach Beendigung der Abfertigung für nachfolgende Abfertigungsvorgänge vollständig gereinigt und geräumt wird.

3.5 Zentrale Infrastruktur

Die in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Einrichtungen sind Zentrale Infrastruktureinrichtungen (ZI) im Sinne von § 6 BADV:

Bereiche der Gebäudeeinrichtungen	✈ Fluggastbrücken ✈ 400 Hz-Stromversorgungsanlagen ✈ PCA-Anlagen ✈ Gepäckabfertigungssystem
Bereiche der Vorfeldflächen	✈ Flugzeugpositionen ✈ Geräteabstellflächen ✈ Bereitstellungsflächen ✈ Containerlager ✈ Zentrale Flugzeugenteisungs-positionen
Bereiche der Zentralen Flughafenkontrolle/FDG Aufsicht	✈ Airside Operations Management ✈ Vorfeldaufsicht ✈ Airport Duty Management (Verkehrsleitung) ✈ Disposition im ACC
Bereiche der Kommunikationssysteme	✈ Flughafeninformationssystem ✈ Kommunikationsnetze (drahtgebunden, drahtlos) ✈ Bündelfunk
Bereiche der Flughafenserviceeinrichtungen	✈ Check-in counter (CIC) ✈ Common Use Terminal Equipment (CUTE) ✈ Common Use Self Service Check-In Automaten (CUSS-Kioske) Bag-Tag-Automaten /Tagomaten ✈ Self-Baggage - Drop-off- Counter/Automaten (SBD) ✈ Fäkalienentsorgungsstation ✈ Frischwasserversorgungsstation ✈ Recyclinghof ✈ Entsorgungshof für die Flugzeuginnenreinigung

Tabelle 2: Übersicht Zentrale Infrastruktureinrichtungen (ZI)

Eine detaillierte Beschreibung der Inhalte und des Umfangs der einzelnen Bereiche der ZI ist der Anlage 2, sowie Abschnitt 3 (Übersichtspläne Zentrale Infrastruktur (ZI) in Teil III) zu entnehmen. Insbesondere bei der Nutzung der Einrichtungen für die Gepäckabfertigung sind die Regelungen der Anlage 5 zu beachten. Die Nutzung

von Check-in countern hat nach den Vorgaben des SLS in Anlage 6 zu erfolgen. Die Nutzung von Gate countern hat nach den Vorgaben des SLS in Anlage 7 zu erfolgen.

Die ZI werden ausschließlich von der FDG oder von einem von ihr Beauftragten vorgehalten, verwaltet oder betrieben. Es besteht, wie auch in § 6 Abs. 2 BADV vorgesehen, die Verpflichtung, die Zentralen Infrastruktureinrichtungen zu nutzen. Soweit Leistungen, die mit diesen Einrichtungen erbracht werden können, im Geltungsbereich der FBO liegen, sind die zentralen Infrastruktureinrichtungen zu nutzen. Die FDG oder ein von ihr Beauftragter kann für die Nutzung ein Entgelt verlangen.

4 Betreten, Befahren und sonstige Nutzung des Flughafengeländes

4.1 Straßen, Flächen, Gebäude und Eingänge

4.1.1 Vorfeldfahrverkehr

Die Straßen und Flächen des Flughafens sind nicht dem öffentlichen Verkehr gewidmet. Die FDG kann den Verkehr auf den Straßen und Flächen aus betrieblichen Gründen beschränken oder sperren. Benutzer haben die Straßenverkehrsordnung (StVO), die FBO und die von der FDG erlassene Ausweis- und Zulassungsordnung einzuhalten. Die von der FDG erlassenen Verkehrs- und Zulassungsregeln für Verkehrsteilnehmer im nichtöffentlichen Bereich des Flughafengeländes, einschließlich dem von der FDG aufgestellten Maßnahmenkatalog bei Verstößen gegen die FBO und die Verkehrs- und Zulassungsregeln für Verkehrsteilnehmer im nichtöffentlichen Bereich des Flughafengeländes (siehe Anlage 4), sind zu beachten. Fahrer, die Fahrzeuge im Vorfeldbereich führen, müssen auf Verlangen der FDG im Besitz einer von der FDG ausgestellten Betriebsfahrerlaubnis sein.

Die Gewährung des Zugangs zum Vorfeldbereich und damit die Teilnahme am Vorfeldfahrverkehr sowie die Erteilung einer Betriebsfahrerlaubnis sind abhängig von der erfolgreichen Teilnahme an einem bei der FDG durchzuführenden und entgeltpflichtigen Qualifizierungsprogramm und einem Befähigungsnachweis entsprechend der Verkehrs- und Zulassungsregeln.

Die Zufahrtsberechtigungen zum Befahren des Vorfeldes mit Kraftfahrzeugen sind in der Ausweis- und Vorfeldzulassungsordnung geregelt. Bei der Beantragung von Fahrzeugausweisen durch Fremdunternehmen ist aus Gründen der Verkehrs- und Betriebssicherheit der Nachweis eines geeigneten Stellplatzes zu prüfen. Hierbei ist der zuständige Fachbereich Aviation und Zentrales Infrastrukturmanagement zu beteiligen.

Eine Zufahrtsberechtigung kann nur in Verbindung mit dem Nachweis eines geeigneten Stellplatzes erfolgen. Verstöße gegen die FBO werden mit dem sofortigen Entzug der Vorfeldzulassung geahndet.

4.1.2 Betreten u. Befahren Flughafengelände

Das Flughafengelände darf nur durch die von der FDG hierfür freigegebenen Straßen, Eingänge und Tore betreten und befahren werden.

4.1.3 Fußwege u. Fortbewegungshilfen

Auf den Fußwegen und innerhalb der Gebäude des Flughafengeländes ist die Fortbewegung grundsätzlich nur zu Fuß zulässig. Ausgenommen ist insbesondere die erforderliche Benutzung von Rollstühlen oder sonstigen Fortbewegungshilfen.

4.1.4 Zuschaueranlagen

Für das Betreten der Zuschaueranlagen ist Eintrittsgeld zu entrichten. Die Höhe ist durch Aushang bekannt gemacht.

4.1.5 Luftfracht (RFS, road feeder service)

Wer auf dem Landwege Fracht (Road feeder service, RFS), zum Düsseldorf Airport transportiert, oder abtransportiert, ist verpflichtet den Flughafenunternehmer nach dessen näherer Weisung über Flugdaten und/oder Ladewerte dieser Fracht zu unterrichten.

4.1.6 Videoüberwachung

Teile des Flughafengeländes sind videoüberwacht.

4.1.7 Drohnen u. sonstige UAS (Unmanned Aircraft Systems)

Der Einsatz von Drohnen, Quadrocoptern und sonstiger ferngesteuerter Fluggeräte auf dem Flughafengelände ist nur mit vorheriger Zustimmung der FDG zulässig.

4.2 Fahrzeuge, Geräte und Transportvoraussetzungen

4.2.1 Fahrzeugausstattung u. Zulassung

Werden Fahrzeuge und Geräte auf dem Flughafengelände verwendet, so ist der Halter und/oder Betreiber für ihre Verkehrs- und Betriebssicherheit verantwortlich. Fahrzeuge und Schleppfahrzeuge sind mit Ganzjahresreifen auszustatten, sofern technisch möglich und verfügbar. Alternativ sind Fahrzeuge und Schleppfahrzeuge während der Winterperiode mit Winterausrüstung zu versehen (z.B. Winterreifen, Schneeketten etc.). Die eingesetzten Fahrzeuge und Geräte sind bei Helligkeit ganzjährig mit Tagfahr- bzw. Abblendlicht zu betreiben, bei Dunkelheit und schlechter Sicht ist das Abblendlicht einzuschalten.

Sollten Fahrzeuge und Geräte nicht den Anforderungen entsprechen (Autorisierung durch die FDG gemäß EASA ADR.OPS.B.026), behält sich die FDG vor, diese Fahrzeuge oder Geräte stillzulegen und/oder kostenpflichtig aus dem Sicherheitsbereich zu entfernen. Fahrzeuge und Geräte sind mit einem System auszustatten, dass ein unbefugtes Nutzen verhindert.

Die von Bodenabfertigern/-verkehrsdienstleistern (BVD), genutzten motorgetriebenen Fahrzeuge und Geräte dürfen nur betrieben werden, wenn schriftlich oder elektronisch ein Fahrtennachweis geführt wird. Dieser muss für jede Benutzung die Mindestangaben „Datum“, „Name des Fahrers“, „Fahrtbeginn“ und „Fahrtende“ enthalten. Auf einseitiges Verlangen der FDG sind die Fahrtennachweise unverzüglich vorzulegen. Fahrer von Luftfahrtbodengeräten oder vergleichbaren Geräten müssen dafür von der FDG zertifiziert sein. Die Anforderungen an Qualifikationsprogramme und Kenntnisnachweise sind im BADV Pflichtenheft DUS beschrieben.

Die Firmen und Organisationen, die als Halter, Mieter und/oder Betreiber zugelassene Fahrzeuge und Geräte innerhalb der nichtöffentlichen Bereiche des Flughafens betreiben, sind dazu verpflichtet, der FDG ein dauerhaftes Wartungs-/Instandhaltungsprogramm nachzuweisen, entsprechend EASA Anforderung ADR.OPS.C.007 (s. Abschnitt 4.2.9 Einhaltung BGV/UVV Vorschriften).

4.2.2 Ausstattung Luftfahrtbodengeräte (Ground Service Equipment, GSE) u. Elektromobilität

Luftfahrzeugbodengeräte oder vergleichbare Geräte dürfen nur mit dem Einverständnis der FDG im Sicherheitsbereich betrieben werden. Sie sind in angemessener Zeit vor dem ersten Einsatz schriftlich bei der Abteilung Aviation und Zentrales Infrastrukturmanagement anzumelden. Die Anmeldung muss die nachfolgend aufgeführten Mindestunterlagen enthalten. Unmittelbar vor dem Einsatz sind der Abteilung Fahrzeugmanagement die erforderlichen technischen Prüfbescheinigungen nachzuweisen.

Erforderliche Unterlagen zur Fahrzeuganmeldung:

- Allgemeine Fahrzeugbeschreibung
- Technisches Datenblatt (Höhe, Breite, Länge, zul. Gesamtgewicht, Anhängelasten, Wenderadius usw.)

- Fotos und technische Zeichnung zu jedem Fahrzeugtyp
- Betriebsanleitung in deutscher Sprache
- Betriebsbeschreibung
- Konformitätserklärung
- Gefährdungsbeurteilung

Ausstattung der Fahrzeuge und Geräte:

- Fahrtenschreiber oder Tacho bei Fahrzeugen mit einer Höchstgeschwindigkeit über 20 km/h
- Zusätzliche Beleuchtungsleiste auf dem Fahrzeugdach nach hinten gerichtet bei Fahrzeugen mit Anhängervorrichtung
- Prüfbescheinigung über gültige BGV/UVV und gesetzlich vorgeschriebenen Untersuchungen
- Fahrzeugbeschriftung gemäß nachfolgenden Richtlinien der Fahrzeugbeschriftung/Kenntlichmachung von Kraftfahrzeugen und Geräten
- System gegen unbefugtes Nutzen, z.B. über Dienstausweis oder vergleichbarer elektronischer Erkennung
- Fahrtennachweisheft bei Fahrzeugen und Geräten ohne automatisiertes System
- Ganzjahresreifen, sofern technisch möglich und verfügbar; alternativ sind Fahrzeuge und Schleppfahrzeuge während der Winterperiode mit Winterausrüstung zu versehen (z.B. Winterreifen, Schneeketten etc.)
- Ladestationen für elektrisch betriebene Fahrzeugen und Geräte (GSE) auf dem Vorfeld - Technische Spezifikationen:
  - AC-Charging: Die Anschlussmöglichkeiten für E-Fahrzeuge entspricht dem Standard EN 62196 Typ 2, je nach Ladepunkt bis zu 400V-AC/32A/22kW
  - DC-Charging: Ladeanschluss und Leistung nach Abstimmung im Einzelfall
  - Die Verwendung externer Ladegeräte ist grundsätzlich unzulässig
- Die von den Vorfeldnutzern eingebrachten elektrisch betriebene Fahrzeuge und Geräte (GSE) müssen zum Anschluss an eine Ladestation der FDG den nachfolgenden technischen Ausstattungsrüstungsmerkmalen entsprechen:
  - Den Fahrzeughaltern/-nutzern von elektrisch betriebenen Fahrzeugen obliegt die Vorhaltung, der vom Hersteller zugelassenen Ladekabel, zum Anschluss an die Ladestationen der FDG. Bei fahrzeugseitig fest angebrachten Ladekabeln ist eine ausreichende Länge zu berücksichtigen (Kabelreserve bei BVD Kleingeräten 5m, Großgeräten 8m).
  - Der Fahrzeug-Ladeanschluss muss der Einbaulage/-situation entsprechend geschützt sein (Hinweis: IP-Schutzklasse). Die Elektrofahrzeuge sind mit einer Wegfahrsperre ausgerüstet, sodass eine Fahrt bei gestecktem Netzstecker nicht möglich ist (Signal direkt durch Netzstecker/Steckverbindung Ladegerät und keine indirekte Signalerzeugung durch Wartungsklappe o.ä.).

An den gewerblich genutzten Fahrzeugen und Geräten, welche im Sicherheitsbereich eingesetzt werden, müssen gut sichtbar in unverwischbarer Schrift Name und Sitz des Halters sowie eine eindeutige Fahrzeug-/Ordnungsnummer angebracht sein.

Unter gewerblich genutzten Fahrzeugen sind nur solche Fahrzeuge zu verstehen, welche im Rahmen der Verordnung über Bodenabfertigungsdienste (BADV) in den in Anlage 1 BADV aufgeführten Abfertigungsbereichen eingesetzt werden.

Für andere Fahrzeuge, welche im Sicherheitsbereich betrieben werden, ist eine deutliche und auch aus größerer Entfernung lesbare Kennzeichnung zur Identifizierung und Zuordnung des Fahrzeugs anhand der Firmen- oder Fachbereichskennung mit zusätzlicher und einmalig vergebener Kennziffer notwendig.

Für eine situative und kurzfristige Nutzung des Sicherheitsbereiches durch Dritte kann alternativ ein Firmenschild mit Rufnummer hinterlegt werden. Diese Regelung gilt nicht für die Konzernbereiche der FDG.

Folgende Richtlinien sind bei der Fahrzeugbeschriftung/Kenntlichmachung der gewerblich genutzten Kraftfahrzeuge und Geräte hinsichtlich Ziffern und Schriften zu beachten:

Fahrzeugbeschriftung:

- ✈ Anbringung an 4 Flächen (bei Dachbeklebung an mind. 3 Flächen):
  - Links und rechts in der hinteren Hälfte der Fahrzeuge / Geräte
  - Vorn in Fahrtrichtung links
  - Hinten in Fahrtrichtung links
  - Alternativ zur Anbringung vorn und hinten, Anbringung auf dem Dach
  - Ziffernfarbe: schwarz (helle Kraftfahrzeuge/Geräte), weiß (dunkle Kraftfahrzeuge/Geräte)
  - Schriftbild: Helvetica Fett
  - Ziffernhöhe: 20 cm (Fzg. Länge unter 5 m), 40 cm (Fzg. Länge über 5 m)

Bei serienmäßigen Kraftfahrzeugen mit amtlicher Zulassung, welche im Sicherheitsbereich gewerblich genutzt werden, gelten die gleichen Schrift-/ Zifferngrößen unter Berücksichtigung der farblichen Anpassung.

Alle Fahrzeuge und Geräte sind auf Verlangen der FDG mit besonderen Sicherheitseinrichtungen zu versehen.

Der Einsatz von gelben Rundum- und Warnleuchten ist nur zum Zwecke der Warnung vor Arbeitsstellen oder auf bzw. an Fahrzeugen, die aufgrund ihrer Beschaffenheit eine Gefahrenquelle für ihre Umgebung darstellen, gestattet.

Der Einsatz blauer Signal- und Rundumleuchten ist ausschließlich den Behörden, der Werksfeuerwehr sowie den Rettungs- und Sanitätsdiensten im Einsatzfall vorbehalten. Der Einsatz roter Signalleuchten ist grundsätzlich dem Airport Duty Management, dem Airside Operations Management, der Vorfeldaufsicht und mit besonderen Verkehrskontrollbefugnissen beauftragten Stellen der FDG vorbehalten. Andersfarbige Leuchten sind grundsätzlich – soweit nicht in der FBO ausdrücklich anders geregelt oder seitens der FDG erlaubt – auf den Vorfeldflächen nicht gestattet.

Zusätzlich sind gewisse Fahrzeuge/Fahrzeuggruppen der FDG aus betrieblichen Gründen farblich besonders gekennzeichnet. Dies betrifft insbesondere die Fahrzeuge des Airport Duty Management, dem Airside Operations Management (Vorfeldaufsicht). Die genannten Fahrzeuggruppen sind wie folgt gekennzeichnet:

- ✈ Airport Duty Management (Verkehrsleitung) und Airside Operations Management: blau-schwarz-gelb gestreift
- ✈ Vorfeldaufsicht: schwarz-gelb kariert
- ✈ Vorfeldaufsicht Ramp Inspection: blau-gelb kariert

Die FDG behält sich das Recht vor, alle Fremdfahrzeuge, von denen aufgrund ihrer Kennzeichnung eine Verwechslungsgefahr mit den oben beschriebenen Fahrzeuggruppen ausgeht, aus Sicherheitsgründen vom Verkehr im nichtöffentlichen Teil des Betriebsgeländes auszuschließen.

4.2.3 Befristete Vorfeldzulassung

Kommen Fahrzeuge und Geräte (mit Vorfeldzulassung) nur vorübergehend oder befristet zum Einsatz (z. B. als Ersatz), so hat der verantwortliche Fahrzeugführer ein DIN A 4 Schild mit Firmenangaben sowie einer Kontaktrufnummer sichtbar hinter der Frontscheibe zu hinterlegen. Dies gilt auch für gelotste Fahrzeuge und Geräte im Zuge von Bau- oder Wartungsarbeiten (ohne Vorfeldzulassung).

Für Fahrzeuge und Geräte der BVD, welche z.B. aufgrund Ausfalls der eigenen Flotte befristet zum Einsatz kommen (z.B. Mietfahrzeuge), sind Halter und durchlaufende Fahrzeugnummer mittels Magnetschild in den unter Abschnitt 4.2.2 genannten Vorgaben zur Fahrzeugbeschriftung umzusetzen.

4.2.4 Dieselbetriebenes GSE

Die zur Flugzeugabfertigung eingesetzten dieselbetriebenen Fahrzeuge und Geräte haben den Anforderungen des jeweils aktuell gültigen BADV Pflichtenheftes zu entsprechen.

4.2.5 Transportvoraussetzungen

Fahrzeuge und Geräte dürfen Fahrgäste, Gepäck und Fracht nur an den durch die FDG bestimmten Stellen aufnehmen oder absetzen bzw. auf- oder abladen. Das Befahren der Verladerampen des Frachtgebäudes mit Kraftfahrzeugen und Geräten ist nicht gestattet. Direktverladungen von Massen- und Schwerlastgütern auf dem Vorfeld und der Halle 9 sind mit dem Fachbereich Airside Operations Management (OZF) vorab zu vereinbaren.

4.2.6 Abstell- u. Parkflächen

Auf dem gesamten Flughafengelände dürfen Fahrzeuge und Geräte nur auf den eindeutig gekennzeichneten Park- und Geräteabstellflächen und mit den erforderlichen Parkscheinen oder -ausweisen abgestellt werden. Parkscheine und Parkausweise sind von außen gut lesbar im oder am Fahrzeug bzw. am Gerät zu platzieren. Außerhalb der gekennzeichneten Flächen geparkte, verkehrswidrig, verkehrsbehindernd oder ohne gültigen Parkschein oder -ausweis abgestellte oder nach Ablauf der zulässigen Parkzeit auf den Parkplätzen verbliebene Fahrzeuge und Geräte werden auf Kosten und Gefahr ihrer Halter, Fahrer oder Eigentümer abgeschleppt.

Die vorstehende Regelung gilt gleichermaßen für den innerbetrieblichen Verkehrsraum. Im luftseitigen Vorfeldbereich außerhalb der dafür vorgesehenen und gekennzeichneten Flächen geparkte, verkehrswidrig, verkehrsbehindernd, oder in sonstiger Weise betriebsbehindernd abgestellte Fahrzeuge und Geräte werden ebenfalls auf Kosten und Gefahr ihrer Halter, Betreiber, Fahrer oder Eigentümer entfernt. Darüber hinaus sind die Sanktionen des in Anlage 4 festgelegten Maßnahmenkatalog bei Verstößen gegen die FBO und die Verkehrs- und Zulassungsregeln für den nichtöffentlichen Bereich des Flughafengeländes (zur FBO, II. Teil – 4.1.1) zu beachten.

4.2.7 Flächen zur Fahrzeuginstandhaltung/Pflege

Instandhaltungsarbeiten, Betankungen sowie das Waschen und Reinigen von Fahrzeugen und sonstigen technischen Geräten sind außerhalb der zugewiesenen Flächen bzw. ZI-Einrichtungen, insbesondere auf den Vorfeldflächen, unzulässig.

4.2.8 Abstellen von Kleinfahrzeugen

Kleinfahrzeuge (z.B. Motorräder, Mopeds, Fahrräder u. Roller) dürfen nur an den eindeutig dafür ausgewiesenen Stellen abgestellt und insbesondere nicht mit Schlössern am Sicherheitszaun oder an den Brüstungen der An- und Abflugebenen befestigt werden. Verbotswidrig abgestellte Kleinfahrzeuge werden auf Kosten und Gefahr des Halters, Fahrers oder Eigentümers entfernt. Die Polizei wird über die Verbringung informiert.

4.2.9 Einhaltung BGV/UVV Vorschriften

Fahrzeuge und Geräte ohne gültige BGV/UVV-Prüfungen bzw. andere gesetzlich vorgeschriebene Untersuchungen dürfen nicht betrieben werden. Ein Nachweis über die Gültigkeit der Prüfungen ist deutlich sichtbar an dem jeweiligen Gerät durch ein Prüfzeichen auf einem Grundträger anzubringen und muss die Angabe des nächsten Prüftermins enthalten. Gesetzlich durchgeführte Prüfungen und deren Gültigkeit sind entsprechend kenntlich zu machen.

Alle Fahrzeuge und Geräte, die durch die FDG für den Einsatz innerhalb des Flughafengeländes zugelassen werden (s. Abschnitt 4.2.1), unterliegen den EASA Anforderungen ADR.OPS.C.007 zur Implementierung eines dauerhaften Wartungs-/Instandhaltungsprogramms.

Zur Gewährleistung einer kontinuierlichen Betriebssicherheit sind der FDG auf Verlangen die entsprechenden Wartungs-/Instandhaltungsnachweise vorzulegen. Ferner ist die FDG zur Durchführung von Systemauditierungen berechtigt, um die fortlaufende Nachweisführung der vorgeschriebenen Überprüfungen gemäß Wartungs-/Instandhaltungsprogramm sämtlicher Fahrzeuge und Geräte zu gewährleisen.

4.2.10 Fahrzeugbetrieb Gepäcksortierhallen

Kraftfahrzeuge und Geräte dürfen in Gepäcksortierhallen nicht mit Verbrennungsmotoren betrieben werden.

4.2.11 Fahrzeuge zum Transport von Abfällen

Fahrzeuge zum Transport von Abfällen aus der Flugzeuginnenreinigung müssen den Vorschriften der Verordnung (EU) Nr. 142/2011, Art. 17; Anhang VIII, Kapitel 1, Abschnitt 1 genügen und über ausreichend bemessene Auffangwannen oder einen zertifizierten dichten Aufbau mit Auslaufschutz verfügen. Die Eignung der Fahrzeuge ist vor Benutzung und Befahren des Vorfelds der FDG nachzuweisen.

Die Transportfahrzeuge und Behälter müssen während des Transports der Bordabfälle mit einem deutlich sichtbaren und haltbaren Etikett mit der Bezeichnung „KAT 1“ auf der Oberfläche der Behälter und der Fahrzeuge gekennzeichnet sein. Die Fahrzeuge und Behälter müssen nach jeder Verwendung entsprechend § 8 Abs. 1 TierNebV gereinigt, gewaschen und desinfiziert werden. Sie müssen vor jeder Verwendung sauber und trocken sein. Das Fahrzeug und die Behälter müssen vor Fahrtantritt auf Reinigung und Desinfektion kontrolliert werden.

4.2.12 Fahrzeugtransponder Flugbetriebsflächen

Auf Grundlage der Verordnung (EU) 2021/116 zur Durchführung des europäischen Masterplans für das Flugverkehrsmanagement müssen alle Fahrzeuge, die eigenständig Rollbahnen und/oder Start-/Landebahnsysteme befahren, mit Transpondern zur Bodenlagedarstellung nach Vorgabe der FDG ausgestattet werden.

4.3 Nicht allgemein zugängliche Anlagen und Berechtigungen

4.3.1 Zugangsbeschränkungen

4.3.1.1 Anlagen innerhalb Flugplatzgelände

Anlagen innerhalb des eingezäunten Flughafengeländes, die nicht für den allgemeinen Verkehr freigegeben sind, dürfen nur mit Einwilligung der FDG - und ggf. sonstiger Berechtigter - betreten oder befahren werden. Zu den Anlagen gehören insbesondere:

- Start-/Landebahnen (Pisten)
- Rollbahnen und deren Sicherheitsstreifen
- Vor- und Rollfelder
- Rollfeldringstraße (westlich der Schrankenanlagen auf Höhe TWY M und östlich der Schrankenanlage Fernbahnhof)
- Warteräume
- Transiträume
- Gepäck- und Abfertigungsräume
- Betriebs- und Bauhöfe
- Feuerwehrgebäude
- Luftfahrzeug-, Wartungs- und Frachthallen
- Betriebsstraßen
- Einsatzzentralen
- Rechenzentren
- Heizwerke
- Stromversorgungsanlagen
- Werkstätten
- Baustellen

- Versorgungsstraße
- Garagen und Werkstätten
- Flugsteige
- Airport Control Center (ACC)

Obiger Absatz gilt entsprechend für folgende Grundstücke und Anlagen außerhalb des eingezäunten Flughafengeländes, z.B. die Befeuerungs- und ortsfesten Flugsicherungsanlagen.

4.3.1.2 Widerrufsklausel Zutrittsberechtigungen

Die FDG kann die Einwilligung nach Absatz 4.3.1.1 allgemein oder für den Einzelfall erteilen und aus wichtigem Grund jederzeit widerrufen.

4.3.1.3 Beauftragten Berechtigungen

Nicht allgemein zugängliche Anlagen dürfen nur unter verantwortlicher Führung eines Beauftragten der FDG besichtigt werden. Hierbei dürfen Luftfahrzeuge nicht berührt sowie das Rollfeld nicht eigenmächtig betreten werden.

4.3.1.4 Behördliche Zugangsberechtigungen

Die Beauftragten der Luftfahrt-, Zoll-, Pass- und Gesundheitsbehörden, der Deutschen Flugsicherung sowie des Deutschen Wetterdienstes sind berechtigt, nach Abstimmung mit der FDG, die nicht allgemein zugänglichen Anlagen in Ausübung ihres Dienstes zu betreten oder mit Dienstfahrzeugen zu befahren.

4.3.1.5 [bleibt frei]

Bleibt frei

4.3.1.6 Zugangsberechtigungen LFZ

Luftfahrzeuge dürfen nur mit Einwilligung des Luftfahrzeughalters betreten werden.

4.3.1.7 Berechtigung Rollfeldringstraße (R Ausweis)

Bei Landungen nach Betriebsstufe CAT II/III darf die Rollfeldringstraße zwischen Halle 1 und IC-Bahnhof (Sperrung durch rote Ampeln, Leuchttransparente und Schrankenanlage) nur mit Sondergenehmigung der Airport Duty Manager (AMD) befahren werden.

4.3.2 Rollfeld

4.3.2.1 Rollfeldberechtigung

Die zum Betreten oder Befahren des Rollfeldes notwendige Einwilligung erteilt die Flughafen Düsseldorf GmbH (Airport Duty Management oder Airside Operations Management) im Einvernehmen mit der DFS-Platzkontrollstelle (Apron management service/Tower). Wer das Rollfeld betritt oder befährt, muss sich nach den Weisungen der DFS-Platzkontrollstelle bewegen und hat insbesondere deren Funksprüche, Lichtsignale und Zeichen zu beachten. Über deren Bedeutung hat er sich zuvor zu unterrichten. Für das Befahren der Rollfelder ist die erfolgreiche Teilnahme an einem bei der FDG durchzuführenden und entgeltpflichtigen Qualifizierungsprogramm erforderlich (Betriebsführerschein Rollfeld).

4.3.2.2 Behördliche Zugangsberechtigungen Rollfeld

Will ein Beauftragter der in Absatz 4.3.1.4 bezeichneten Behörden das Rollfeld betreten oder befahren, so hat er -außer der Benachrichtigung des Flughafenunternehmers- die Erlaubnis der DFS-Platzkontrollstelle (Apron management service/Tower) einzuholen und die Vorschrift zu Absatz 4.3.2.1 Satz 2 zu beachten.

4.3.2.3 Nachtfahrbetrieb Rollfeld

Fahrzeuge, die bei Dunkelheit das Rollfeld befahren, müssen so beleuchtet sein, dass ihre Bewegungen von der DFS-Platzkontrollstelle (Apron management service/Tower) verfolgt werden können.

4.3.2.4 Fahrzeugausrüstung Rollfeld

Das Rollfeld darf nur von Fahrzeugen befahren werden, die in ständiger Funksprechverbindung mit der DFS Platzkontrollstelle (Apron management service/Tower) stehen und mit Rundumleuchten ausgerüstet sind oder von einem Leitfahrzeug geführt werden. Die FDG kann im Einvernehmen mit der DFS-Platzkontrollstelle Ausnahmen zulassen.

4.3.3 Vorfeld

4.3.3.1 Zulässige Geschwindigkeiten

Die Höchstgeschwindigkeit beträgt auf dem Flughafengelände maximal 30 km/h, sofern nichts anderes signalisiert ist. Auf den Vorfeldern ist die Geschwindigkeit anzupassen. Es gelten die Verkehrs- und Zulassungsregeln der FDG.

4.3.3.2 Zulassungsvoraussetzungen

Für den Fahrzeugverkehr auf den Vorfeldern sind die von dem Flughafenunternehmer erlassenen Verkehrs- und Zulassungsregeln verbindlich.

4.3.3.3 Vorfeldbereiche u. Berechtigungen

Das Vorfeld darf nur mit den von der FDG zur Abfertigung der Luftfahrzeuge zugelassenen Fahrzeugen, den Feuerlösch- und Sanitätsfahrzeugen sowie den Fahrzeugen der zuständigen Behörden befahren werden. Für andere Fahrzeuge bedarf es einer besonderen Genehmigung der FDG. Die Nutzung von zugelassen Zweirädern ist nur auf den Fahrstraßen gestattet. Ein Befahren der Abfertigungspositionen und Rollbereiche ist untersagt.

4.3.3.4 Vorfeldbeleuchtung

Im Vorfeldbereich werden die nach den jeweils gültigen Vorschriften vorgegebenen Mindestbeleuchtungsstärken eingehalten. Sofern durch bestimmte Tätigkeiten auf dem Vorfeld eine zusätzliche Beleuchtung erforderlich ist, hat der jeweilige Nutzer auf eigene Kosten die Arbeitsstätte mit einer der Sehaufgabe entsprechenden Zusatzbeleuchtung auszustatten. Der Nutzer ist für die Entfernung der Zusatzbeleuchtung nach Beendigung seiner Tätigkeiten verantwortlich.

4.4 Ordnung, Sauberkeit und Sicherheit

4.4.1 Foreign Object Debris (FOD)

Die Bestimmungen der FOD-Ordnung der FDG (abrufbar unter https://www.dus.com) sind in der jeweils gültigen Fassung für alle Nutzer der Flugbetriebsflächen verbindlich.

Jeder, der die Bewegungsflächen betritt oder befährt, hat Gegenstände (FOD - Foreign Object Debris/Damage), die Schäden an Luftfahrzeugen verursachen können, z.B. Schrauben, Ösen, Koffergriffe, Papier oder Folien, sofort aufzunehmen und in die dafür vorgesehen FOD-Boxen zu entsorgen (siehe vgl. 5.4.4). Zusätzlich hat jede Person, die auf einer Abfertigungsposition das Ein- oder Abrollen eines Luftfahrzeuges erwartet, sich rechtzeitig davon zu überzeugen, dass der Positions- und Abstellbereich frei von FOD und Hindernissen ist. Bei Zuwiderhandlungen wird auf den Maßnahmenkatalog in Anlage 4 der FBO verwiesen.

4.4.2 Verkehrsbehinderungen und Verschmutzungen

Über Verkehrsbehinderungen, große Verschmutzungen oder Fremdkörper, die nicht sofort selbst beseitigt werden können, ist grundsätzlich und umgehend das Airport Duty Management zu informieren. Generell sind alle Verkehrsbehinderungen abzusichern. Liegen die Behinderungen auch im Rollbereich der Luftfahrzeuge oder im Ein- und Abrollbereich der Abfertigungspositionen ist zusätzlich die Airport Control Center Schichtleitung (Telefon 421-51000) zu informieren. Bei winterlichen Bedingungen ist das Ablassen von Frischwasser aus Luftfahrzeugen ohne Nutzung von Auffangbehältern unzulässig.

4.4.3 Tragen von Warnkleidung

Beim Betreten der Verkehrswege und Bewegungsflächen im gesamten Vorfeldbereich ist Warnkleidung gemäß der jeweils gültigen Norm zu tragen. Bei Verstößen gegen die Tragepflicht von Warnkleidung behält sich die FDG vor, die Personen aus dem Luftsicherheitsbereich zu entfernen und die Teilnahme an einer erneuten Vorfeldunterweisung (Ramp Safety Training) zu verlangen.

4.5 Mitführen von Tieren

Tiere dürfen nur gesichert an Leinen oder in Transportboxen mitgeführt werden. Die Mitnahme von Tieren in den Sicherheitsbereich ist grundsätzlich unzulässig. Ausnahmen gelten nur für Tiere, die dienstlich eingesetzt werden und für Tiere, die von einem Flugpassagier geführt werden.

Sollte es aufgrund unvorhergesehener Ereignisse notwendig sein, dass ein Tier in den Sicherheitsbereich eingebracht werden muss, so kann das Airport Duty Management unter Berücksichtigung der Vorschriften eine Ausnahmegenehmigung erteilen.

5 Sonstige Betätigungen

5.1 Gewerbliche Betätigung außerhalb der Bodenabfertigungsdienste

Eine gewerbliche Betätigung auf dem gesamten Flughafengelände außerhalb der Bodenabfertigungsdienste gemäß Ziff. 3 ist nur aufgrund einer entgeltlichen Vereinbarung mit der FDG zulässig. Wird die Betätigung ohne Regelung des Entgeltes aufgenommen, legt die FDG das Entgelt nach billigem Ermessen fest. Entsprechendes gilt für Aufnahmen und Übertragungen auf Bild- und Tonträgern.

5.2 Aufenthalt und Verhaltensweisen

5.2.1 Aufenthaltsregelungen

Der Aufenthalt in den Gebäuden des Flughafens ist nur zu Zwecken gestattet, zu denen die einzelnen Funktionsbereiche der Gebäude bestimmt sind. Insbesondere sind das Übernachten, Betteln, Herumstreichen und Ähnliches unzulässig. Demonstrationen sowie ähnliche Aktionen sind bei dem Flughafenbetreiber und der Landespolizei vor Beginn anzumelden. Demonstrationen auf dem Flughafengelände unterliegen ggfs. bestimmten Auflagen.

Sammlungen, Werbungen sowie das Verteilen von Flugblättern und sonstigen Druckschriften bedürfen der Einwilligung der FDG. Dies gilt auch für das Verteilen von Werbeartikeln und Warenproben.

5.2.2 Verhaltensregelungen

Das Durchsuchen, Entnehmen oder Verstreuen von Gegenständen aus Abfallbehältern aller Art, Sammelbehältern zur Rückgewinnung von Rohstoffen und Behältnissen für Streugut ist verboten.

5.3 Foto- und Filmaufnahmen auf dem Flughafengelände

5.3.1 Gestattungserklärung

Grundsätzlich muss in alle Foto- und Filmaufnahmen am Flughafen Düsseldorf Airport vorab von der Unternehmenskommunikation eingewilligt werden. Eine Ausnahme gilt für die journalistische Berichterstattung in öffentlichen Bereichen des Flughafens. Die allgemeinen Regeln für Foto- und Filmaufnahmen sind bei der Unternehmenskommunikation erhältlich. Diese sind bei der Anfertigung von Foto- und Filmaufnahmen verbindlich.

5.3.2 Verbot von Lichtbildaufnahmen im Sicherheitsbereich

Für alle im Sicherheitsbereich tätigen Personen besteht ein generelles Film- und Fotografierverbot, ausgenommen zu dienstlichen Zwecken. Die Einwilligung wird nur in begründeten Ausnahmen von der Unternehmenskommunikation erteilt, d.h. wenn ein berechtigtes Interesse nachgewiesen werden kann und Aspekte der Sicherheit und des störungsfreien Betriebes des Flughafens mit Sicherheit nicht beeinträchtigt werden.

Bei Abwesenheit der Unternehmenskommunikation kann, unter Einhaltung der genannten Vorgaben, das Airport Duty Management stellvertretend für die Unternehmenskommunikation die Einwilligung erteilen.

5.4 Lagerung und Entsorgung

5.4.1 Gefährliche Güter

Gefährliche Güter im Sinne des § 27 Absatz 1 LuftVG und der zu seiner Durchführung ergangenen Rechtsvorschriften, insbesondere radioaktive Stoffe, dürfen nur mit Einwilligung der Strahlenschutzbevollmächtigten oder Strahlenschutz- bzw. Gefahrgutbeauftragten der FDG unter Erhaltung der gesetzlichen Vorschriften in den dafür zugelassenen Lagerräumen der FDCG gelagert und umgeschlagen werden. Die Strahlenschutzanweisung der FDG/FDCG in der jeweils gültigen Fassung ist zu beachten.

5.4.2 Gefahrenstoffe

Bei der Lagerung, beim Abfüllen und beim Umschlagen von wassergefährdenden Stoffen ist zu Kontrollzwecken den Beauftragten der FDG oder der Stadt Düsseldorf ungehindert Zutritt zu den Lagerräumen zu gewähren. Das Betreiben und Aufstellen von Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen ist mit der FDG abzustimmen (s. vgl. Abschnitt 8.2). Der Betrieb der Anlagen erfolgt eigenverantwortlich. Alle gesetzlichen Regelungen sind durch den Betreiber einzuhalten.

5.4.3 Lagerung

Fracht, Baumaterial, Geräte usw. dürfen außerhalb der hierfür gemieteten Flächen oder Räume nur mit Einwilligung der FDG abgestellt und gelagert werden.

5.4.4 Entsorgung Abfälle u. Abfertigungsrückstände

Die Bereitstellung und Lagerung von Abfällen außerhalb vorgesehener Abfallstationen, des Recyclinghofes und des Entsorgungshofes für die Flugzeugreinigung ist unzulässig. Das Abstellen von Abfällen aus der Flugzeugreinigung und Catering im Bereich der Vorfeldpositionen, der Abfertigungsbrücken oder auf sonstigen Flächen des Vorfeldes ist verboten. Alle Abfälle sind unverzüglich zu entfernen.

Abfertigungsrückstände wie Frachtpaletten, Holzbohlen und Verzurrmaterialien (Gurte, Seile u. Ösen) sind vom jeweiligen BVD-Dienstleister an den bereitstellenden Betrieb zurückzuführen. Für die Entsorgung von anderen Abfertigungsmaterialien und Einwegverpackungen stehen an Position C07 zusätzliche Abfallbehälter, sowie ein Deckelcontainer für Sperrmüll an Tor 1 zu Verfügung (s. vgl. Abschnitt 4.4.1). Die Aufnahme von Abfertigungsrückständen auf den Vorfeldpositionen kann die FDG Vorfeldaufsicht auf Kosten des Verursachers vornehmen oder veranlassen.

5.5 Haftpflichtversicherung

Jeder Unternehmer und jedes Unternehmen, das auf dem Flughafengelände tätig ist und nicht unter die Regelung der Haftpflichtversicherungen der BADV fällt, hat vor der Aufnahme der Betätigung eine umfassende und angemessene Haftpflichtversicherung (einschließlich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung) abzuschließen. Sofern die Tätigkeiten auch auf den Flugbetriebsflächen durchgeführt werden, dürfen Schäden an Luftfahrzeugen in den Versicherungspolicen nicht ausgeschlossen sein. Die FDG behält sich jederzeit das Recht vor, Policen zu überprüfen und bei fehlendem oder nicht angemessenem Versicherungsschutz den Zugang auf das Flughafengelände umgehend aus wichtigem Grund zu entziehen oder neuen Unternehmen die Genehmigung zum Zugang nicht zu erteilen.

6 Sicherheitsbestimmungen

6.1 Allgemein

Die auf Gesetz, anderen Rechtsvorschriften, dem Stand der Technik, den Erkenntnissen der Arbeitsmedizin und der Hygiene sowie sonstigen gesicherten arbeitswissenschaftlichen und sicherheitstechnischen Erkenntnissen beruhenden und die aus der Anlage 1 ersichtlichen Sicherheitsbestimmungen sind zu beachten. Die auf dem Flughafengelände tätigen Unternehmen haben gegenüber der FDG den Nachweis einer geeigneten Arbeitsschutzorganisation zu erbringen.

6.2 Gefahrenabwehrplan (GAP)

Der Gefahrenabwehrplan der FDG regelt in der jeweils gültigen Fassung die Verhaltens- und Verfahrensweisen in Schadens- und Ereignissituationen. Bei der Erstellung des Gefahrenabwehrplans finden deutsche und internationale Rechtsgrundsätze Anwendung, die unter anderem in dem LuftVG, der LuftVZO und den ICAO-Anhängen (International Civil Aviation Organisation) sowie der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 bzw. deren Konkretisierung (insbesondere Anhang IV, Part-ADR.OPS) der EASA (European Aviation Safety Agency) niedergelegt sind. Der Gefahrenabwehrplan ist von den Nutzern in der jeweils gültigen Fassung einzuhalten und bindend.

Zur Koordinierung des Gefahrenabwehrplans mit den Plänen anderer am Flughafen tätiger Unternehmen, die safetyrelevante Tätgikeiten ausüben (zum Beispiel Handlingsagenten und Airlines), können diese Unternehmen mit dem für das Notfallmanagement zuständigen Fachbereich (Notfall- und Safety Management) der Flughafen Düsseldorf GmbH Kontakt aufnehmen (notfallmanagement@dus.com).

Der Fachbereich stellt den Unternehmen den Gefahrenabwehrplan und ggf. das Emergency Preparation Manual zur Verfügung und beantwortet bei Bedarf Fragen zu den Notfallverfahren. Auf Wunsch kann das Notfallmanagement darüber hinaus bei der Durchführung von Table-Top Exercises unterstützen und Begehungen der Notfallinfrastruktur am Düsseldorf Airport durchführen.

6.3 Safety Management System (SMS)

Die FDG betreibt gemäß den Vorgaben des ICAO Annex 14 und der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 ein Safety Management System. Wesentlicher Bestandteil ist dabei die verantwortliche und verpflichtende Einbeziehung der am Flughafen tätigen Unternehmen. Einzelheiten sowie der Umfang der Integration der Unternehmen werden im Einzelfall von der FDG vorgegeben. Die Regelungen des SMS inklusive der dazugehörigen Sicherheitsrichtlinie (Safety Policy) der FDG (Anhang Flugplatzhandbuch) sind für alle Nutzer des Düsseldorf Airport verbindlich.

6.4 Gepäck- und Transfergepäckabfertigung

Die zugelassenen Bodenabfertigungsdienstleister sowie Selbstabfertiger müssen eigenverantwortlich die behördlich festgelegten Bestimmungen zur Röntgen-kontrolle von Transfergepäck aus als „unclean“ geltenden Ländern einhalten. Unclean ist Transfergepäck aus Ländern, die nicht die europäischen Sicherheitsanforderungen im Luftverkehr gewährleisten (s. aktuell gültige EU-Vorgaben/Regularien, Nationales Luftsicherheitsprogramm). Die einzelnen Unternehmen müssen sicherstellen, dass das eingesetzte Personal ausreichend mit diesen Bestimmungen vertraut ist und diese auch anwendet. Bei Missachtung kann die FDG den entsprechenden Mitarbeitern den Umgang mit Transfer- sowie Rush-Gepäck solange untersagen, bis die entsprechenden Mitarbeiter ihre Fachkenntnisse über eine schriftliche Lernzielerfolgskontrolle bei der Organisationseinheit Zulassung und Zertifizierung (HEZ) des Flugplatzbetreibers nachweisen. Entstehen der Zentralen Infrastruktur durch die Missachtung der Bestimmungen Mehraufwände, so ist die FDG berechtigt, diese dem Verursacher in Rechnung zu stellen. Des Weiteren ergeht eine Meldung an die zuständige Behörde.

6.4.1 Transfergepäckabfertigung „unclean“

Uncleane Transfergepäckstücke dürfen nur an den dafür ausgewiesenen Aufgabestellen eingeschleust werden.

Gepäckstücke mit sehr kurzer Transferzeit können nach vorheriger Genehmigung durch die FDG Einsatzdisposition (OZBE, Tel.: 21254) manuell einer separaten Röntgenkontrolle zugeführt werden.

6.4.2 Transfergepäckabfertigung „unclean“ Sondergepäck

Uncleane Transfergepäckstücke, die aufgrund ihres Gewichtes oder der Abmessungen nicht in die Sortieranlage eingeschleust werden können, müssen dem Sondergepäckröntgengerät im Bereich der Nako B zugeführt werden. Bei Ausfall dieses Gerätes müssen die Sondergepäckschalter 250 (Tel.: 85250), 211 (Tel.: 85211) oder 100 (Tel.: 85100) zur Kontrolle genutzt werden. Das Einschleusen von Sondergepäck in die Gepäckförderanlage ist strikt untersagt. Zuwiderhandlungen können gemäß Anlage 5 geahndet werden.

6.4.3 Transfergepäckabfertigung „unclean“ AVI (lebende Tiere)

Uncleane Transfer AVIs müssen manuell in die entsprechende Nachkontrolle im Flugsteig B oder C gebracht werden. Das für den Düsseldorf Airport festgelegte Verfahren zur Abfertigung von Tieren wurde in der „Verkehrsleitung aktuell 15/17“ beschrieben und veröffentlicht.

6.4.4 Gepäckabfertigung „Rush“

Alle Rush-Gepäckstücke, die von außerhalb des Sicherheitsbereichs zur Abfertigung gelangen, müssen vorher der Reisegepäckkontrolle zugeführt werden. Hierfür steht eine entsprechende Einschleusung im Ankunftsbereich neben Ankunftsband 12 zur Verfügung. Rush-Gepäckstücke können auch an den Check-In Schaltern der

entsprechenden Luftverkehrsgesellschaft oder deren Handlingpartnern in die Gepäcksortieranlage eingecheckt werden. Hierbei sollte sichergestellt sein, dass die Gepäckstücke über die für die Sortierung nötige BSM verfügen.

Rush-Sondergepäck muss an einem der Sondergepäckschalter in der Abflugebene der Röntgenkontrolle unterzogen werden.

Sollte eine behördliche Ausnahmeregelung vorliegen, können Rush-Gepäckstücke auch an der Aufgabestelle 4 für uncleanes Gepäck auf der Vorfeldebene eingeschleust werden. Hierzu müssen die Gepäckstücke aus den von der Behörde definierten Übergabezonen, die sich im Sicherheitsbereich der Ankunftsebene befinden, abgeholt werden. Hierbei ist zu beachten, dass die gelbe Linie nicht übertreten wird, da dies eine erneute Sicherheitskontrolle des entsprechenden Mitarbeiters nach sich zieht.

Transfer-Rush-Gepäckstücke sind einer Röntgenkontrolle zuzuführen, wenn sie von einem als „unclean" geltenden Flughafen kommen oder den sicherheitssensiblen Bereich verlassen haben (z.B. Ausladung am Ankunftsband).

Sollten Zweifel am Kontrollstatus bestehen, so ist Rush-Gepäck vor der weiteren Beförderung gemäß den geltenden EU-Bestimmungen erneut zu kontrollieren.

6.4.5 Gefährliche Güter und verbotene Gegenstände

6.4.5.1 Passagierpflichten

Gemäß § 11 LuftSiG dürfen gefährliche Güter und verbotene Gegenstände von Passagieren im aufgegeben Gepäck oder Handgepäck in Luftfahrzeugen nicht mitgeführt werden. Informationen unter dus.com (https://www.dus.com/de-de/informieren/gepäck). Verbotene oder gefährliche Gegenstände werden dem Gepäck an den Kontrollstellen entnommen und ohne Entschädigung entsorgt, soweit die für die Abfertigung zuständige Luftverkehrsgesellschaft (LVG) keine anderweitige Regelung zur Entnahme und Aufbewahrung getroffenen hat; es besteht kein Anspruch auf Aufbewahrung gegen die FDG. Ersatzansprüche sind ausgeschlossen.

6.4.5.2 LVG Verpflichtung

Die Luftverkehrsgesellschaften sind verpflichtet, ihre Passagiere auf die Vorschriften über die Beförderung von gefährlichen Gütern gemäß § 27 LuftVG und das Mitführen verbotener Gegenstände gemäß § 11 LuftSiG hinzuweisen. Für die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften zur Beförderung von Stoffen und Gegenständen, die als gefährliche/verbotene Güter bestimmt sind (u.a. entsprechend ICAO TI bzw. IATA DGR), ist die jeweilige LVG verantwortlich. Soweit in aufgegebenen oder mitgeführten Gegenständen/Gepäckstücken entgegen diesen Bestimmungen enthaltene Güter/Gegenstände gefunden werden, ist die FDG oder ein von ihr beauftragter Dritter berechtigt, diese zu entnehmen und ohne Entschädigung unmittelbar zu entsorgen, soweit die jeweilige LVG keine anderweitige Regelung mit der FDG getroffen hat. Dies gilt gleichermaßen für Gegenstände und Güter, die den Anschein erwecken, verbotene Gegenstände oder gefährliche Güter zu sein. Die Entsorgung von verbotenen Gegenständen und gefährlichen Gütern findet in den Fällen, in denen die unmittelbare Entsorgung rechtlich nicht zulässig ist, wie z.B. bei Waffen und Sprengstoff, ohne vorherige Abstimmung mit den zuständigen Behörden nicht statt. Die Luftverkehrsgesellschaften stellen die FDG von allen Ansprüchen Dritter frei, die im Zusammenhang mit der Entnahme und/oder Entsorgung von gefährlichen Gütern und/oder verbotenen Gegenständen entstehen. Die FDG ist berechtigt, die für die Entnahme und Entsorgung entstehenden Kosten gem. Verzeichnis der Leistungsentgelte bei den LVG zu erheben.

7 Fundsachen, Abhandenkommen von Gepäck und unbeaufsichtigte Gegenstände

7.1 Fundsachen und abhandengekommenes Gepäck

Sachen, die in den Anlagen des Flughafens gefunden werden, sind unverzüglich im Fundbüro der FDG bzw. des von ihr beauftragten Unternehmens abzugeben. Es gelten die §§ 978 bis 981 BGB.

Für Gepäckstücke, die Inhalte von Gepäckstücken sowie andere Gegenstände, die auf dem Flughafengelände gestohlen werden, verloren gehen oder sonst abhandenkommen, übernimmt die FDG keine Haftung.

7.2 Unbeaufsichtigtes Gepäck und Gegenstände

Gepäckstücke oder andere Gegenstände dürfen nicht unbeaufsichtigt gelassen werden. Unbeaufsichtigte, nicht zuzuordnende Gepäckstücke oder Gegenstände (NZG) durchlaufen eine Sicherheitsüberprüfung und werden im Falle der Unbedenklichkeit entweder dem Fundbüro übergeben oder entsorgt Für daraus resultierende Folgen und Schäden gilt hinsichtlich der Haftung der FDG die Haftungsbeschränkung der Ziff. II. 1.3.

Im Falle einer Zuwiderhandlung ist der Verursacher verpflichtet, die Kosten für eingeleitete Sicherungsmaßnahmen und eventuelle Folgeschäden zu tragen, es sei denn, dass diesen kein Verschulden trifft. Der Verursacher trägt die Beweislast, dass er das Gepäckstück oder den Gegenstand nicht schuldhaft unbeaufsichtigt gelassen hat.

Die zu ersetzenden Kosten für NZG Sicherungsmaßnahmen im Falle einer Zuwiderhandlung richten sich grundsätzlich nach den Kosten für den daraus resultierenden Personaleinsatz gemäß den folgenden Stundensätzen:

Sicherungsmaßnahme NZG: 53,58 € netto (Abrechnung viertelstündlich),

Airport Duty Manager: Abrechnung gem. „Verzeichnis der Leistungsentgelte“, abrufbar unter Entgelte und Regularien (dus.com), zzgl. 10% Verwaltungsaufschlag. Die Abrechnung erfolgt nach erfolgtem Aufwand.

8 Umweltschutz

8.1 Verunreinigungen

Verunreinigungen und Verschmutzungen der Flughafenanlagen sind zu vermeiden. Eingetretene Verunreinigungen oder Verschmutzungen sind durch den Verursacher zu beseitigen. Anderenfalls kann die FDG die Beseitigung auf Kosten des Verursachers vornehmen oder veranlassen. Im Unglücksfall ist sofort eine entsprechende Meldung an die Flughafenfeuerwehr sowie Airport Duty Management zu tätigen. Umweltgefährdende Stoffe sind als Erstmaßnahme bis zum Eintreffen der Feuerwehr beim Austreten einzudämmen und aufzunehmen (s. vgl. Abschnitt 4.4).

8.2 Abwässer

Für die Beseitigung der anfallenden Abwässer betreibt die FDG ein Kanalsystem im Trenn- und Mischverfahren.

Um die entsprechenden gesetzlichen und behördlichen Anforderungen, Auflagen und Grenzwerte am Übergabepunkt einzuhalten, sind jede Veränderung, Instandsetzung und Beseitigung von Entwässerungsanlagen sowie kurzfristige oder provisorische Einleitungen der FDG vor Beginn der Maßnahme anzuzeigen.

Anlagen, durch die Waschabwässer, Benzin, Öle, Fette oder sonstige Leichtstoffe ins Abwasser gelangen können, dürfen nur betrieben werden, wenn dies mit der FDG vorab schriftlich abgestimmt ist und entsprechende

Einrichtungen zur Abscheidung dieser Stoffe vorhanden sind. Auch der Einsatz von Chemikalien und besonderen Wasch- und Reinigungsmitteln sind ebenfalls mit der FDG vorab schriftlich abzustimmen.

Zu Kontrollzwecken bzw. zur Beseitigung unsachgemäßer Einleitungen ist den mit dem Betrieb der Abwasseranlagen beauftragten Mitarbeitern der FDG jederzeit Zutritt zu den Betriebsräumen zu gewähren.

Für die vom Betreiber der Anlage durch einen unsachgemäßen Betrieb der Anlage verursachten Kosten und Schäden übernimmt die FDG keine Haftung. Bei Störfällen, die Auswirkungen auf die Entwässerungsanlagen der FDG haben können, ist umgehend die Flughafenfeuerwehr zu alarmieren.

8.3 Abfälle

Der Anfall von Abfällen ist so gering wie möglich zu halten. Alle Abfälle sind nach Abfallarten getrennt zu sammeln und zu transportieren. Die Sammlung, Bereitstellung und Entsorgung von Abfällen am Flughafen ist gemäß den Vorgaben des Kreislaufwirtschaftsgesetzes, der Gewerbeabfallverordnung und allen weiteren entsprechenden Gesetzen und Verordnungen des Abfallrechts durchzuführen (s. vgl. Abschnitt 5.4.4).

8.4 Luftverunreinigungen

Das Laufenlassen von Motoren, Triebwerken und sonstigen Geräten ist auf das unbedingt notwendige Maß zu begrenzen.

9 Unfallmeldewesen und Unfallanalyse

Alle Arbeitsunfälle und Verletzungen von Personen sind der Feuerwehr zu melden und werden im Verbandbuch erfasst. Neben Personenschäden sind Sachschäden, insbesondere an Fahrzeugen, Luftfahrzeugen, Anlagen und Gebäuden unverzüglich dem Airport Duty Management (Verkehrsleitung) zu melden.

Die FDG ist berechtigt, bei Unfällen mit Maschinen, Geräten oder Fahrzeugen diese nach dem Unfallereignis im Rahmen der Unfallanalyse in die Betriebswerkstatt der FDG zur Untersuchung zu verbringen. Die Untersuchung findet unverzüglich nach dem Unfallereignis innerhalb der Dienstzeiten der Betriebswerkstatt statt. Die Rückgabe der Gegenstände erfolgt unmittelbar nach Beendigung der Untersuchung, sofern etwaige behördliche Anweisungen nicht entgegenstehen.

10 Genehmigungen, Einwilligungen und Erlaubnisse

Die nach dieser Benutzungsordnung notwendigen Genehmigungen, Einwilligungen, Zulassungen und Erlaubnisse sind jeweils vorab einzuholen. Auflagen und Maßgaben der FDG sind zu befolgen.

11 Zuwiderhandlungen gegen die FBO

Wer gegen die Vorschriften dieser Benutzungsordnung oder gegen Weisungen der FDG, die aufgrund dieser FBO ergangen sind, verstößt, kann durch die FDG jederzeit vom Flughafen verwiesen werden.

12 Erfüllungsort und Gerichtsstand

Erfüllungsort und Gerichtsstand für die sich aus der FBO ergebenden Verpflichtungen und Rechtsstreitigkeiten ist Düsseldorf.

13 Zustellungsbevollmächtigter

Luftfahrzeughalter ohne Wohn- oder Geschäftssitz im Inland haben der FDG auf Verlangen einen inländischen Zustellungsbevollmächtigten zu benennen.

III. Teil: Sonstiges

1 Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Erklärung/Bedeutung
Abs.	Absatz
ACC	Airport Control Center
ABCS	Arrival Baggage Control System
A-CDM	Airport Collaborative Decision Making
AD/ADR	Aerodrome (Flugplatz)
ADR-M	Aerodrome manual (Flugplatzhandbuch)
AHM	Airport Handling Manual IATA
AIP	Aeronautical Information Publication (Luftfahrthandbuch)
APU	LFZ bordeigenes Stromversorgungsgerät (Auxiliary power unit)
AVI	Live Animals (lebende Tiere) IATA
BADV	Bodenabfertigungsdienstverordnung
BAST	Bundesanstalt für Straßenwesen
BESS	Beumer Sortier System (Notfallkonzept)
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BPol	Bundespolizei
BRM	Baggage Reference Manual IATA
BRS	Baggage Reconcilliation System (Gepäck Registrierungs System)
BSM	Baggage Source Message IATA
BStatG	Bundesstatistikgesetz
bzw.	beziehungsweise
CAT	Category
CCI	Common-check in
CIC	Check-in counter (Check-in Schalter)
cd	Candela (Lichtstärke)
COSY	Containererfassungssystem FDG
CPM	Container/Paletten Message IATA
CRS	Container Registration System
CUSS	Common Use Self Service Kioske
CUTE	Common Use Terminal Equipment
DA	Deicing Area
DCS	Departure Control System (LVG Abfertigungssys.)
DFS	Deutsche Flugsicherung GmbH
DGR	Dangerous Goods Regulations IATA
DHC	Dead Head Crew (Crew, nicht im Dienst)
DSD	Duales System Deutschland
DV/EDV	Datenverarbeitung/elektronische
DVO/VO	Durchführungs-/verordnung Europäische Union (EU)
E	East or eastern longitude (Ost, östliche Länge)

Abkürzung	Erklärung/Bedeutung
EASA	European Aviation Safety Agency
ECAC	European Civil Aviation Conference
EDDL	ICAO Code Düsseldorf Airport
EN	Europäische Norm
ERA	Equipment Restraint Area (Beschränkter GSE-Abfertigungsbereich auf LFZ Standplätzen/Positionen)
ET/GAT	Executive Terminal/General Aviation Terminal
EU-VO	EU Verordnung
FBO	Flughafenbenutzungsordnung
FBP/ARP	Flughafenbezugspunkt/Aerodrome reference point
F/C/W/T	Flexible/geringe Tragfähigkeit/hoher Reifendruck (unbegrenzt)/ Technologie
FDG	Flughafen Düsseldorf GmbH
FDCG	Flughafen Düsseldorf Cargo GmbH
FDGHG	Flughafen Düsseldorf Ground Handling GmbH
FDSG	Flughafen Düsseldorf Security GmbH
ff.	fort folgende
FIDS	Flight Information Display System FDG
FIFO	First In First Out
FOD	Foreign Object Debris/Damage
ft.	Feet (Fuß)
GAP/ERP	Gefahrenabwehrplan/Emergency Response Plan
GEN	general (englisch)/allgemein
ggf.	gegebenenfalls
GOSM	Ground Opertion Standard Manual IATA (s. ISAGO)
GPS	Gepäckstück
GPU	Bodenstromversorgungsgerät (Ground power unit)
GSE	Luftfahrtbodengeräte (Ground service equipment)
GVR/CSC	Gepäckverwaltungsrechner FDG
HHT	Hand-Held-Terminal
Hz	Hertz (Maßeinheit für die Frequenz, hier von Strom)
IATA	International Air Transport Association
ICAO	International Civil Aviation Organisation
ICL	Inbound Connection List IATA
IDLE	Leerlauf eines Triebwerkes
IFR	Instrumentenflugregeln/Instrument flight rules
IGOM	IATA Ground Operations Manual
ISAGO	IATA Safety Audit for Ground Operations (s. GOSM)
IR	EASA Implementig Rule (Durchführungsbestimmung)
IT	Informationstechnik
kg	Kilogramm
km	Kilometer
km/h	Kilometer pro Stunde

Abkürzung	Erklärung/Bedeutung
l	Liter
L	links
LBA	Luftfahrtbundesamt
LDM	Load Distribution Message IATA
LFZ	Luftfahrzeug/Aircraft
LMC	Last Minute Change/Check-in
l/min	Liter pro Minute
LPC	Licence Plate Code (Gepäckstück-Codierung)
LuftVG	Luftverkehrsgesetz
LuftVZO	Luftverkehrszulassungsordnung
LVG	Luftverkehrsgesellschaft/Airline
m	Meter
m²	Quadratmeter
m³	Kubikmeter
MA	Mitarbeiter
MES	Manuel Encoding Station
MHz	Megahertz (Funkfrequenz)
Min.	Minute
min.	Mindestens
mm	Millimeter
MTOW/MTOM	Maximum Take-off weight/mass (höchszulässige Startmasse LFZ)
MVT	Movement Message IATA
N	North or nothern latitude (Nord, nördliche Breite)
NfL	Nachrichten für Luftfahrer
NN	Normal Null
Nr.	Nummer
O	Ost, östliche Länge
OFFB	Off Block
ONB	On Block
OPS	Operations
PAD	Passenger available for disembarkation
PAL/CAL	Passenger Assistance List/Change Assistance List IATA
PCA	Pre-Conditioned Air
PCN	Pavement Classification Number (Belagsklassifikationszahl)
PIC	Pilot in Command
Pkt.	Punkt
ppa.	per procura
PRM	Personen mit eingeschränkter Mobilität/Person with Reduced Mobility
PSM	Passenger Service Message IATA
PTM	Passenger Transfer Message IATA
R/A	Ramp-agent (Koordinator Bodenabfertigung)
RMS	Ressource Management System FDG

Abkürzung	Erklärung/Bedeutung
s.	siehe
SAC	Sort Allocation Computer (Gepäckhandling)
SBD	Self-Baggage drop off CIC (automatisierter Gepäckaufgabeschalter)
SBP	Startbahnbezugspunkt
SITA	IT/EDV-Provider (lokal vertreten durch SAIT (SITA Airport IT GmbH)
SLA	Service Level Agreement
SLS	Statistical Load Summary IATA
SMS	Safety Management System
sog.	sogenannt
SOP	Standard Operating Procedure (Standardverfahren)
STA	Planzeit Ankunft/Schedule time of arrival
STD	Planzeit Abflug/Schedule time of departure
StVO	Straßenverkehrsordnung
StVZO	Straßenverkehrszulassungsordnung
SUP	Supplement (Ergänzungsverfahren)
SW	Südwest (Windrichtung)
R	rechts
R/B/W/T	starrer Belag/mittlere Tragfähigkeit/hoher Reifendruck (unbegrenzt)/Technologie
RWY	Runway (Piste, Start-/Landebahn)
t	Tonne
Tel.	Telefon
TOBT	Target Off-Block Time A-CDM
TWY	Taxiway (Rollbahn)
u. a.	unter anderem
VO	Verordnung Europäische Union (EU)
ULD	Unit Load Devices IATA
usw.	und so weiter
VAwS	Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen
vgl.	vergleiche/vergleichend
VHF	very high frequency
VLAN	Virtual Local Area Network
WGS	World Geodetic System
WLAN	Wireless Local Area Network
WOA	Walk-out assistance/assistant
z.B.	zum Beispiel
ZI	Zentrale Infrastruktur FDG (Fachbereich OZ)
Ziff.	Ziffer

2 Ansprechpartner FDG

Für Rückfragen zur FBO steht Ihnen innerhalb der FDG der Bereich Aviation und Zentrales Infrastrukturmanagement gerne zur Verfügung. Die Ansprechpartner sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

Aviation, Accountable Manager (AM) Dr. Henning Pfisterer	Tel.: +49 (0) 211-421-21545 Fax: +49 (0) 211-421-2171 henning.pfisterer@dus.com
Leiter Infrastruktur (IF) Herr Stefan Beitelsmann	Tel.: +49 (0) 211-421-2836 Fax: +49 (0) 211-421-2171 stefan.beitelsmann@dus.com
Airport Duty Management (Verkehrsleitung), Airport Duty Manager (AMD), Safety & Snowdesk	Tel.: +49 (0)211-421-2220 / 2420 Fax: +49 (0)211-421-2735 airportdutymanager@dus.com (amd@dus.com)
Leiter Aviation und Zentrales Infrastrukturmanagement Herr Stefan Bunthoff	Tel.: +49 (0) 211-421-3868 Fax: +49 (0) 211-421-2171 stefan.bunthoff@dus.com
Leiter Airside Operations Management Herr Hartmut Antoni	Tel.: +49 (0) 211-421-2321 Fax: +49 (0)211-421-2285 hartmut.antoni@dus.com
Leiter Airport Control Center Herr Thomas Hansen	Tel.: +49 (0) 211-421-20027 Fax: +49/(0)211-421-2171 thomas.hansen@dus.com

Tabelle 3: Ansprechpartner der FDG

3 Übersichtspläne Zentrale Infrastruktur (ZI)

Die auf den nachfolgenden Seiten abgebildeten Übersichtspläne beinhalten die wesentlichen Bereiche der Zentralen Infrastruktur am Düsseldorf Airport. Die jeweiligen Pläne werden bei Bedarf unterjährig aktualisiert und auf der ADR-M, sowie Aviation Homepage (https://www.dus.com/de-de/businesspartner/aviation/entgelte-und-regularien) bereitgestellt.

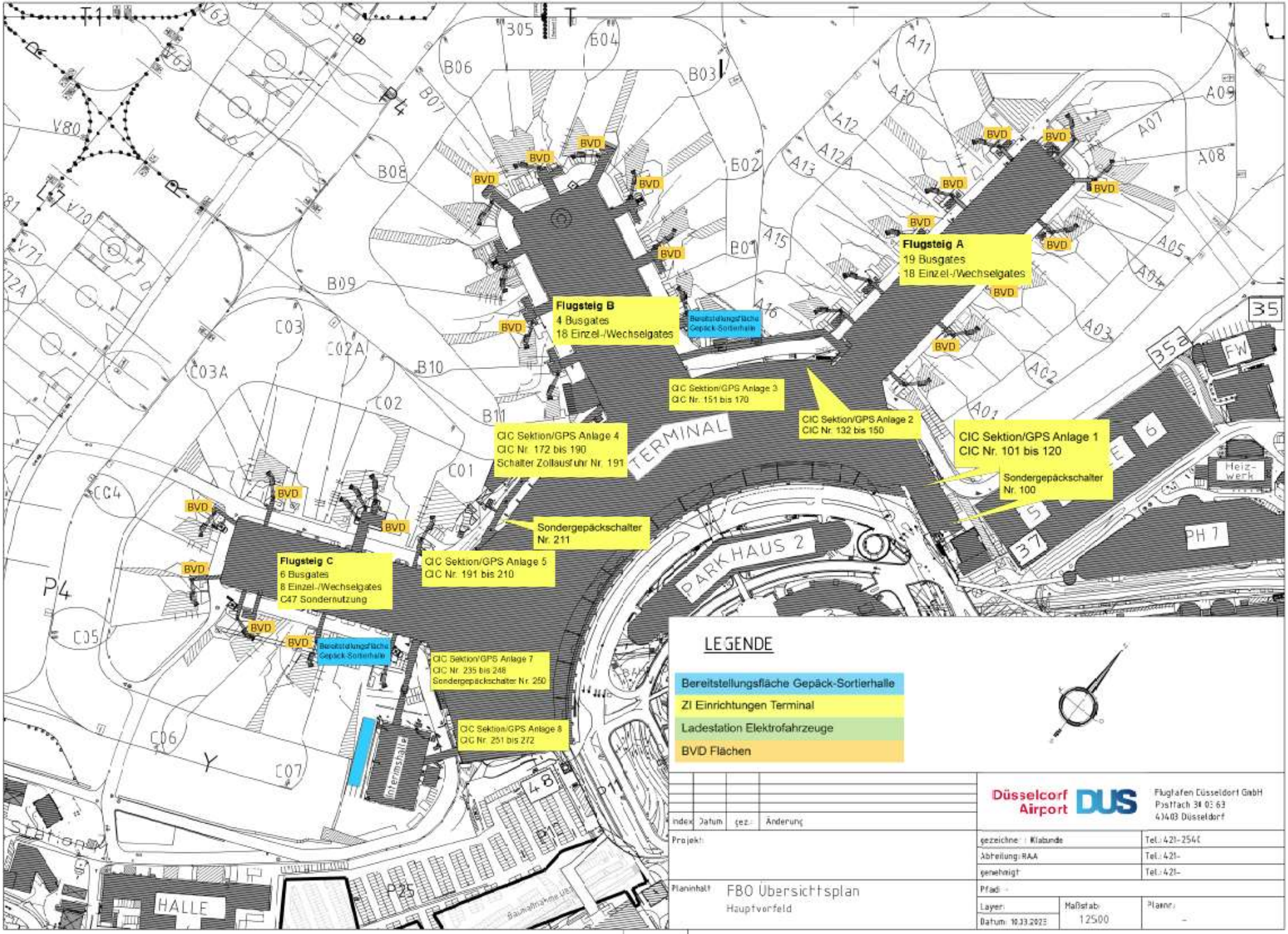
3.1 ZI Übersicht_Hauptvorfeld Terminal

3.2 ZI Übersicht_Vorfeld West

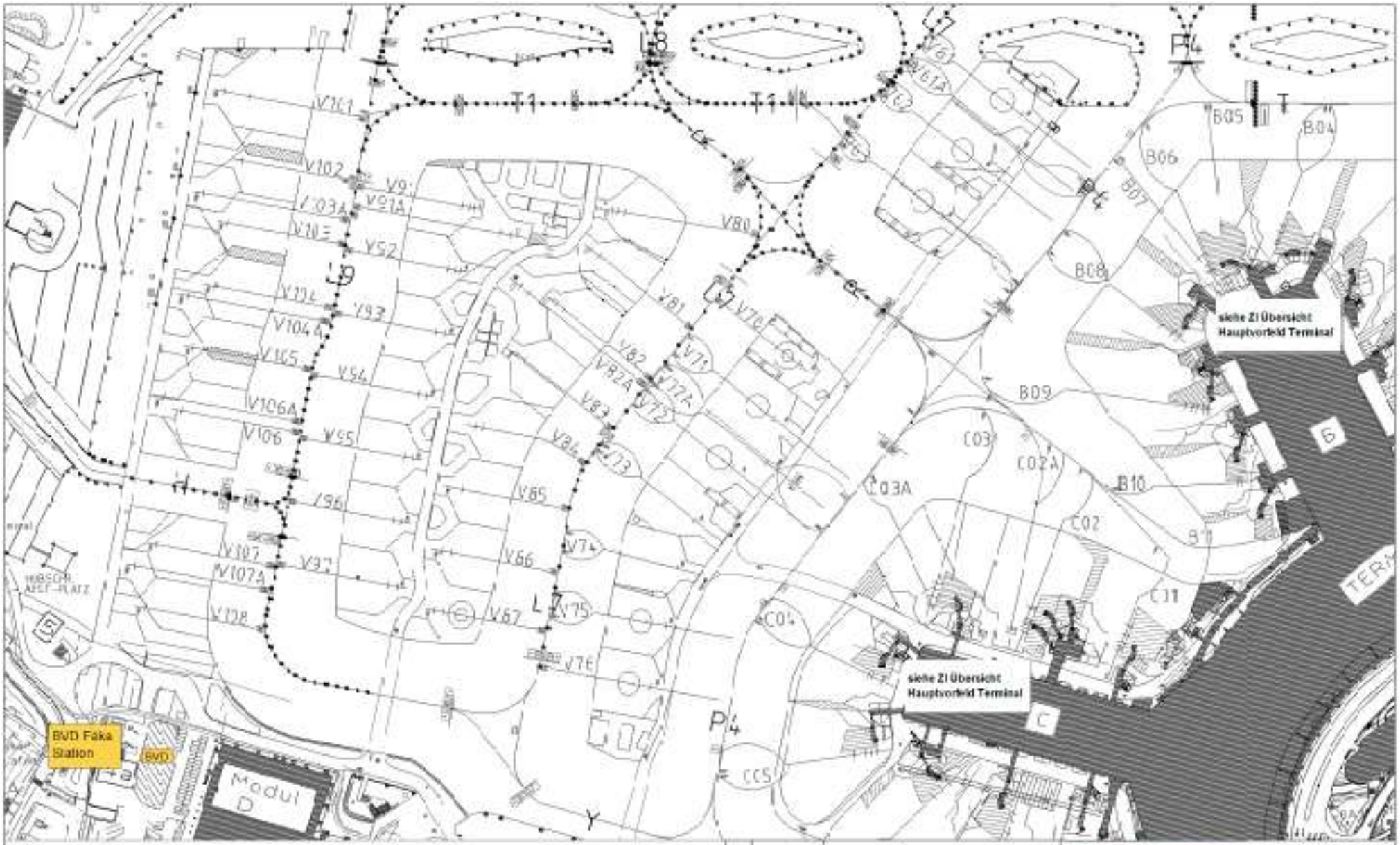
3.3 ZI Übersicht_Vorfeld Ost I

3.4 ZI Übersicht_Vorfeld Ost II

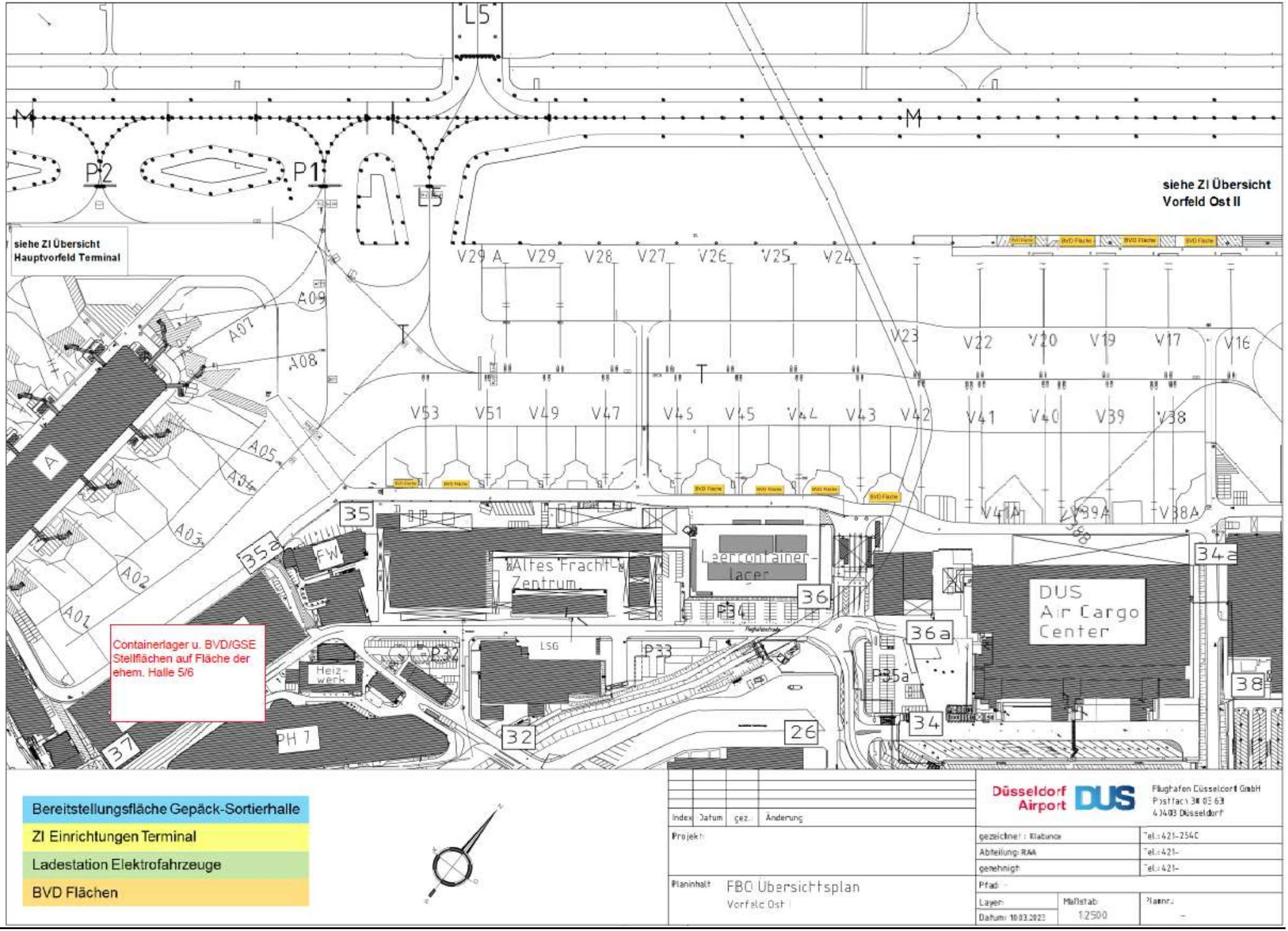
3.1


Flugsteig A
19 Busgates
18 Einzel-/Wechselgates
Flugsteig B
4 Busgates
18 Einzel-/Wechselgates
Flugsteig C
6 Busgates
8 Einzel-/Wechselgates
C47 Sondernutzung
CIC Sektion/GPS Anlage 1
CIC Nr. 101 bis 120
Sondergepäckschalter Nr. 100
CIC Sektion/GPS Anlage 2
CIC Nr. 132 bis 150
CIC Sektion/GPS Anlage 3
CIC Nr. 151 bis 170
CIC Sektion/GPS Anlage 4
CIC Nr. 172 bis 190
Schalter Zollausfuhr Nr. 191
CIC Sektion/GPS Anlage 5
CIC Nr. 191 bis 210
Sondergepäckschalter Nr. 211
CIC Sektion/GPS Anlage 7
CIC Nr. 235 bis 248
Sondergepäckschalter Nr. 250
CIC Sektion/GPS Anlage 8
CIC Nr. 251 bis 272
Bereitstellungsfläche Gepäck-Sortierhalle
TERMINAL
PARKHAUS 2
HALLE
BVD
LEGENDE
Bereitstellungsfläche Gepäck-Sortierhalle
ZI Einrichtungen Terminal
Ladestation Elektrofahrzeuge
BVD Flächen
Düsseldorf Airport DUS
Flughafen Düsseldorf GmbH
Postfach 30 03 63
40403 Düsseldorf
Planinhalt
FBO Übersichtsplan
Hauptvorfeld
Maßstab: 1:2500

3.2

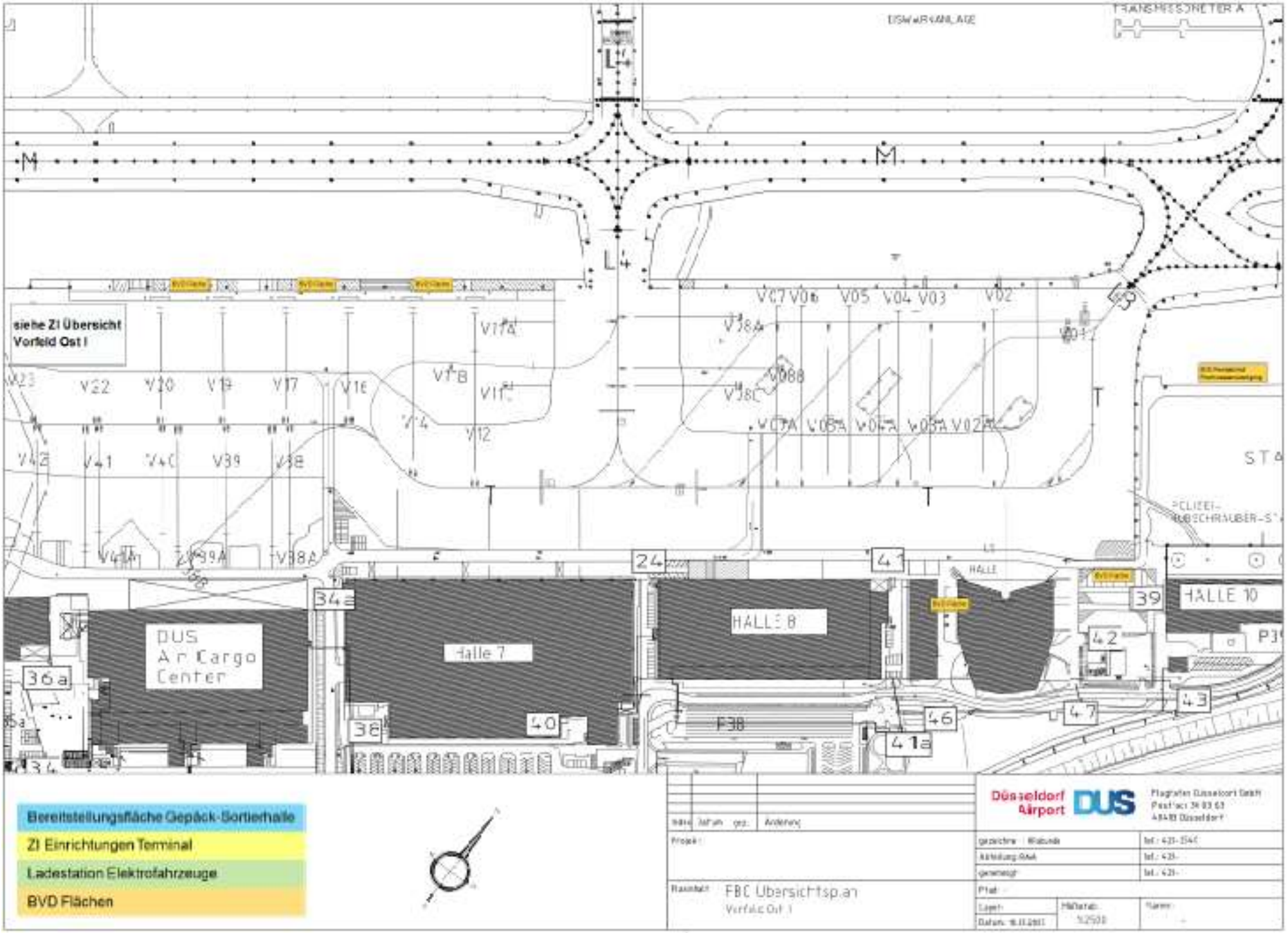

siehe ZI Übersicht Hauptvorfeld Terminal
siehe ZI Übersicht Hauptvorfeld Terminal
BVD Faka Station
BVD
Modul D
Bereitstellungsfläche Gepäck-Sortierhalle
ZI Einrichtungen Terminal
Ladestation Elektrofahrzeuge
BVD Flächen
Düsseldorf Airport
DUS
FBC Übersichtsplan
Vorfeld West

3.3



siehe ZI Übersicht Vorfeld Ost II
siehe ZI Übersicht Hauptvorfeld Terminal
Containerlager u. BVD/GSE Stellflächen auf Fläche der ehem. Halle 5/6
Altes Fracht-Zentrum
Leercontainer-lager
DUS Air Cargo Center
Heiz-werk
LSG
Bereitstellungsfläche Gepäck-Sortierhalle
ZI Einrichtungen Terminal
Ladestation Elektrofahrzeuge
BVD Flächen
Düsseldorf Airport DUS
Flughafen Düsseldorf GmbH
Postfach 30 03 63
40403 Düsseldorf
Index Datum gez. Änderung
Projekt:
Planinhalt FBO Übersichtsplan Vorfeld Ost I
gezeichnet: Klabunde
Abteilung: RAA
genehmigt:
Pfad:
Layer:
Datum: 10.03.2023
Maßstab: 1:2500
Plannr.:

3.4



siehe ZI Übersicht Vorfeld Ost I
DUS Air Cargo Center
Halle 7
HALLE 8
HALLE 10
Bereitstellungsfläche Gepäck-Sortierhalle
ZI Einrichtungen Terminal
Ladestation Elektrofahrzeuge
BVD Flächen
Düsseldorf Airport
DUS
FBC Übersichtsplan
Vorfeld Ost I

4 Genehmigungserklärung

Änderungen der Flughafenbenutzungsordnung, insbesondere soweit sie aufgrund der öffentlich-rechtlichen Grundlagen des Flughafenbetriebes einschließlich der Flughafengenehmigungen, Gesetzesänderungen oder Veränderungen der wirtschaftlichen Verhältnisse erforderlich werden, bleiben vorbehalten.

Düsseldorf, den 22.05.2024
Flughafen Düsseldorf GmbH

Lars Redeligx

Pradeep Pinakatt

Düsseldorf, den 22.05.2024
Ministerium für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV)
Im Auftrag

Torsten Geske

Anlage 1: Sicherheitsbestimmungen der FBO II. Teil

1 Umgang mit Kraftstoffen

1.1 LFZ Be-/Enttankung bei abgeschalteten Triebwerken

Luftfahrzeuge dürfen bei laufenden Triebwerken nicht be- und enttankt werden.

1.2 LFZ Be-/Enttankung in Hallen

Luftfahrzeuge dürfen nicht in einer Halle oder einem anderen umschlossenen Raum, sondern nur auf den von der FDG zugewiesenen Plätzen betankt oder enttankt werden. Muss ein Luft-fahrzeug aus zwingenden Gründen ausnahmsweise in einem umschlossenen Raum enttankt werden, so ist dies nur mit besonderem Brandschutz durch die Flughafenfeuerwehr zulässig. Durch den Luftfahrzeughalter, -führer oder den für die Enttankung Verantwortlichen ist eine Gefährdungsbeurteilung zu erstellen und der FDG und den an der Enttankung Beteiligten zu übergeben.

Luftfahrzeuge > 20 t MTOW dürfen in Flugzeughallen grundsätzlich nur mit Kerosin-Restmengen eingefahren werden. Ein Abweichen hiervon ist nur aus dringlichen Gründen möglich. Die FDG entscheidet nach Anmeldung, ob ein dringlicher Grund vorliegt. In jedem Falle ist vorab die Flughafenfeuerwehr zu informieren.

1.3 LFZ Betankung mit Passagieren an Bord

Das Betanken von Luftfahrzeugen mit an Bord befindlichen Passagieren ist ohne Tankschutz der Flughafenfeuerwehr nur gestattet, wenn die betreffende Luftverkehrsgesellschaft die Ein-haltung und Umsetzung der geltenden internationalen Vorschriften für das Betanken mit Passagieren an Bord garantiert und zudem einmalig eine Verpflichtungserklärung unterzeichnet. In der im Anhang zur Anlage 1 (ab S. 67) hinterlegten Verpflichtungserklärung versichert die betreffende Verkehrsgesellschaft und/oder der beauftragte Handlingsagent, dass die geltenden internationalen Vorschriften sowie die von der Flughafen Düsseldorf GmbH vorgegebenen Sicherheitsmaßnahmen umgesetzt werden. Auf eigenen Wunsch steht es der Luftverkehrsgesellschaft trotz unterzeichneter Verpflichtungserklärung offen, jederzeit Tankschutz durch die Flughafenfeuerwehr anzufordern.

Vor jedem Betankungsvorgang mit Passagieren an Bord hat die betreffende Luftverkehrsgesellschaft bzw. ihr beauftragter Handlingsagent diesen rechtzeitig unter Angabe des Datums, der Flugnummer und planmäßigen Beginn und Ende der Betankung an die Flughafenfeuer-wehr zu melden.

Sofern eine Luftverkehrsgesellschaft keine Verpflichtungserklärung abgibt, ist das Betanken von Luftfahrzeugen mit an Bord befindlichen Passagieren nur in Anwesenheit eines geeigneten Löschfahrzeuges der Flughafenfeuerwehr mit Bedienpersonal (2 OF Mitarbeiter) zulässig. Ferner müssen entweder Fluggasttreppen oder -brücken in ausreichender Zahl angelegt sein, um im Notfall eine Evakuierung der Fluggäste zu ermöglichen oder es dürfen bei abgezogenen Fluggasttreppen oder -brücken keine Fahrzeuge und Geräte im Bereich der Notausstiege des Luftfahrzeuges vorhanden sein, um im Notfall ein ungehindertes Ausfahren der Notrutschen zu gewährleisten. Sollte nur eine Treppe oder Fluggastbrücke am Flugzeug angelegt sein, muss eine Flugzeugtür mit einem Flugbegleiter besetzt werden, der im Notfall die Not-rutsche aktivieren kann. Bei der Auswahl der Tür ist auf die ungehinderte Entfaltung der Not-rutsche zu achten. Darüber hinaus sind die Regelungen der EU OPS 1.305 sowie der Verkehrs- und Sicherheitsregeln der FDG zu beachten. Für die Einhaltung der Vorgaben ist die jeweilige Luftverkehrsgesellschaft verantwortlich.

Die Erstattung von Kosten der Flughafenfeuerwehr im Tankschutz kann von demjenigen, der schuldhaft ohne Grund die Flughafenfeuerwehr für den Tankschutz bestellt hat, verlangt wer-den. Schuldhaft ohne Grund handelt insbesondere, wer die Flughafenfeuerwehr für den Tankschutz bestellt und diese ausrückt, obwohl – insofern ist die nachträgliche Betrachtung maßgeblich – während des Betankens keine Passagiere an Bord anwesend waren, überhaupt kein Betankungsvorgang stattfand, der Betankungsvorgang bei Eintreffen der Feuerwehr bereits beendet war und/oder die Flughafenfeuerwehr ohne Angaben von Gründen abbestellt wurde.

1.4 LFZ Enttankung mit Passagieren an Bord

Das Enttanken von Luftfahrzeugen mit an Bord befindlichen Passagieren ist unzulässig.

1.5 Sicherheitsabstände/-vorkehrungen

Während des Be- oder Enttankens eines Luftfahrzeuges dürfen in einem Sicherheitsabstand von 6 m um Tanköffnungen, aus denen Gas-Luftgemische austreten, keine Stromquellen an- oder abgeschlossen und keine Schaltorgane für elektrischen Strom betätigt werden. Dies gilt nicht für die zum Be- und Enttanken notwendigen Schaltungen und nicht für Schaltorgane in explosionsgeschützter Bauart. Desgleichen sind alle sonstigen Tätigkeiten, bei denen Funken entstehen können, untersagt. Beim Tanken von Kraftstoff mit einem Flammpunkt unter 0 Grad Celsius erhöht sich der Sicherheitsabstand bei Füllraten von mehr als 100 l/min auf 10 m und bei Füllraten von mehr als 600 l/min auf 20 m. Der Fluchtweg des Betriebsstoffversorgungsfahrzeugs vom Luftfahrzeug weg ist unbedingt freizuhalten.

Überfließen und Verschütten von Kraftstoffen sind zu vermeiden. Ist Kraftstoff übergeflossen oder verschüttet worden, so ist bis zur Verflüchtigung oder Beseitigung gem. Abschnitt 8.1 unter Beachtung eines Sicherheitsabstandes von 15 m entsprechend anzuwenden. Die Flughafenfeuerwehr ist unverzüglich zu benachrichtigen.

Kraftstoffversorgungsfahrzeuge müssen vorschriftsmäßig mit Feuerlöschern und mindestens einem Sack Bindemittel (20 kg) ausgerüstet sein.

2 Betrieb von Luftfahrzeugtriebwerken/-propellern

2.1 LFZ Hallenbetrieb

Triebwerke/Propeller von Luftfahrzeugen dürfen nicht in Hallen und Werkstätten laufen. Hier-von ausgenommen ist die Halle 9 (s. vgl. 2.7) und LFZ unter 5,7 t MTOW (s. Teil II, Abschnitt 2.4.1).

2.2 Belegung und Nutzung der Lärmschutzhalle

Die Belegung und Nutzung der Lärmschutzhalle (Halle 9) wird durch das Airport Control Center (ACC) koordiniert und unterliegt den Benutzungsvorschriften der FBO II. Teil, Abschnitt 2.7 Triebwerksstandläufe.

2.3 Probeläufe außerhalb der Lärmschutzhalle

Kurzzeitige Test-/Probeläufe außerhalb der Lärmschutzhalle mit der Betriebsstufe „Idle-Power“ dürfen maximal fünf Minuten andauern und sind nur mit Genehmigung der Verkehrs-leitung zulässig (s. vgl. Abschnitt 2.7 der Benutzungsvorschriften). Zu Probeläufen auf LFZ Standplätzen/Abfertigungspositionen stellt der Durchführende die bodenseitige Überwachung sicher und dass der Bereich vor und hinter den Triebwerken frei von Personen, FOD oder anderen Hindernissen/Gegenständen ist.

2.4 LFZ Absicherung bei Probeläufen

Vor dem Anlassen von Triebwerken muss das Fahrwerk des Luftfahrzeuges durch Bremsklötze oder Fahrwerksbremsen ausreichend gesichert werden.

2.5 LFZ Warneinrichtungen bei Probeläufen

Zur Warnung vor Gefahren durch laufende Triebwerke sind die Anti-collision-lights (Zusammenstoß-Warnlichter) der Luftfahrzeuge vor dem Anlassen der Triebwerke/Propeller einzuschalten und erst nach deren Stillstand auszuschalten. Das Verfahren ist bei Tag und bei Nacht durchzuführen.

2.6 Anlassvoraussetzungen von Triebwerken/Propellern

Triebwerke/Propeller dürfen nur angelassen werden und laufen, wenn das Cockpit mit einem Luftfahrzeugführer oder einem fachkundigen Techniker besetzt ist. Vor dem Anlassen von Triebwerken/Propellern ist vom Luftfahrzeugführer oder fachkundigen Techniker der Sicherheitsabstandsbereich um das Luftfahrzeug herum auf Hindernisse oder FOD zu kontrollieren und diese gegebenenfalls zu beseitigen. Dies gilt sowohl innerhalb als auch außerhalb von Hallen.

2.7 Sicherheitsbereiche/-abstände und FOD

Wer Triebwerke/Propeller anlässt oder während ihres Laufens bedient, hat sich zu vergewissern, dass keine Personen oder Gegenstände durch die Luftschrauben oder durch den Jet-Blast/Prop-Blast (Luftstrom) verletzt bzw. beschädigt werden können. Die einzuhaltenden Sicherheitsabstände vor und hinter laufenden Triebwerken sind dabei zu beachten.

2.8 Triebwerksdrehzahl bei Probeläufen

Triebwerke/Propeller dürfen auf allen Vorfeldern einschließlich am Executive Terminal nicht auf höhere Drehzahlen gebracht werden, als nach den Umständen unvermeidlich ist. Grundsätzlich ist bei Standläufen nur Idle-Power erlaubt. Die Genehmigung für Standläufe ist vorab telefonisch bei der DFS-Platzkontrollstelle (Apron management service/Tower) oder dem Airport Duty Management (AMD) einzuholen.

2.9 APU/GPU Betrieb u. Brandmeldeeinrichtungen

Zur Vermeidung von Fehlalarmen der automatischen Brandmeldeanlagen ist der Betrieb von LFZ bordeigenen Stromversorgungsgeräten (APU) und Bodenstromversorgungsgeräten (GPU) mit einem vollständig in einer Halle stehenden Flugzeug untersagt. Ein Betrieb der APU oder GPU darf nur bei geöffnetem Hallentor und mit im Freien stehenden Heck des Flugzeugs (Tail) oder mit einem vollständig im Freien stehenden Flugzeug erfolgen.

3 Rauchverbot, Umgang mit offenem Feuer, Alkoholverbot, Arbeiten unter Einfluss von Alkohol, Medikamenten und psychoaktiven Substanzen

3.1 Alkohol- und Rauchverbot

Auf dem gesamten Betriebsgelände des Flughafens besteht grundsätzlich ein generelles Alkohol-, Drogen-, Rauch- und sonstiges Rauschmittelverbot (z.B. Cannabis Konsum) sowie ein Verbot der funkenbildenden Arbeiten und des Umgangs mit offenem Feuer. Das Rauchen ist ausschließlich nur in den dafür ausgewiesenen Bereichen gestattet. Das Rauchverbot gilt namentlich auch für elektrische Zigaretten / Elektrozigaretten.

3.2 Einfluss von Alkohol oder psychoaktiven Substanzen

Die Aufnahme und Durchführung von Arbeits- und Diensttätigkeiten unter Einfluss von Alkohol, Drogen, oder psychoaktiven Substanzen (z.B. Cannabis) ist untersagt. Dies gilt auch für Medikamente, die sich auf die Leistungsfähigkeit des Konsumenten oder sicherheitsgefährdend auswirken. Es gilt ausdrücklich die Null-Promillegrenze bei Alkohol bzw. Punktnüchternheit bei allen berauschenden Mitteln. Dies ist auch während der Pausen zu beachten.

Die Mitnahme von Alkohol, Drogen, psychoaktiven Substanzen und anderen abhängig machenden Substanzen zum Konsum am Arbeitsplatz ist nicht gestattet.

3.3 Zuwiderhandlungen

Bei Zuwiderhandlungen wird auf den Maßnahmenkatalog in Anlage 4 der FBO hingewiesen.

4 Fahrzeuge und Geräte mit Verbrennungsmotoren

Auf den Vorfeldern sowie in den Luftfahrzeughallen und -werkstätten eingesetzte Fahrzeuge und Geräte müssen den einschlägigen Vorschriften entsprechen und jederzeit in einem verkehrs- und betriebssicheren Zustand sein.

5 Arbeiten in Hallen und Werkstätten

5.1 Arbeiten mit entzündlichen Flüssigkeiten

In Anlehnung an die Sicherheitsregeln für die Fahrzeuginstandhaltung dürfen Reinigungsarbeiten nicht mit hoch- oder leichtentzündlichen Flüssigkeiten gemäß Gefahrstoffverordnung durchgeführt werden. Ausnahmen sind in den Fällen zulässig, in denen die Arbeiten in besonderen, abgetrennten Räumen erfolgen, die die Bedingungen für explosionsgeschützte Räume erfüllen. Dabei ist die Verwendung von Ottokraftstoffen zur Reinigung generell verboten.

5.2 Arbeitsschutzbestimmungen

Feuergefährliche, leichtflüchtige Stoffe dürfen in Hallen und in Werkstätten nur verarbeitet werden, wenn die Räume dafür entsprechend den geltenden Feuer- und Arbeitsschutzbestimmungen eingerichtet sind.

Schmierstoff- und Kraftstoffrückstände sind entsprechend der Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (VAwS) zu lagern. Die Reststoffe sind ordnungs-gemäß zu entsorgen und in dafür vorgesehene, zugelassene Sammelbehälter zu entleeren. In unmittelbarer Nähe dieser Sammelbehälter ist geeignetes Bindemittel bereitzuhalten.

6 Aufbewahren von Material, Gerät, Betriebsstoffen und Abfällen

6.1 Lagerung

Material, Gerät, Betriebsstoffe sowie Abfälle sind so aufzubewahren, dass von ihnen keine Gefahr für Personen, Sachgüter und die Umwelt ausgehen. Eine Feuer- und Explosionsgefahr durch unsachgemäße Bereitstellung der Abfälle bis zur Entsorgung ist unbedingt zu vermeiden (s. vgl. Teil II, 5.4.3).

6.2 Vorschriften des Wasserrechts

Schmieröle innerhalb oder in der Nähe von Luftfahrzeughallen oder Werkstätten sind in Behältern mit vorschriftsmäßiger Zapfvorrichtung aufzubewahren. Die Zapfanlagen sind gemäß den gültigen Vorschriften des Wasserrechts als auch den jeweils gültigen technischen Richtlinien zu betreiben (s. vgl. Teil II, 5.4.2 u. 8.2).

6.3 Behälter von Kraftstoff und Schmierstoffen

Restentleerte Kraftstoff- und Schmierstofffässer sowie restentleerte Hochdrucklagerbehälter für gefährliche Stoffe dürfen nicht in Hallen und Werkstätten, sondern bis zur Entsorgung nur in den dafür definierten Bereichen gelagert werden.

6.4 Feuergefährdende Abfälle

Feuergefährliche Abfälle (Schmierstoffrückstände, gebrauchtes Putzmaterial usw.) sind in dafür gekennzeichneten Metallbehältern mit dichtschließenden Deckeln zu sammeln. Die Behälter sind so oft zu leeren, dass eine Selbstentzündung der Abfälle ausgeschlossen ist. Ölauffangwannen und ähnliche Behälter sind nach Gebrauch zu entleeren und zu reinigen.

7 Feuerlösch- und Rettungsdienst

7.1 Feueralarm

Bei Ausbruch eines Brandes sind sofort:

- die Feuermelder zu betätigen oder
- die Flughafenfeuerwehr Tel. 112 bzw. (0211) 421-112 zu benachrichtigen.

7.2 Unfälle mit Personenschaden

Bei Unfällen mit Personenschäden (Verletzungs- oder Todesfällen) ist sofort die Flughafenfeuerwehr Tel. 112 bzw. (0211) 421-112 und Airport Duty Management (Verkehrsleitung) unter Tel. (0211) 421-2220 o. 2420 zu benachrichtigen. Alle Personenschäden werden im Verbandbuch dokumentiert.

7.3 Gefahrenabwehrplan (GAP)

Für Rettungs- und Bergungsmaßnahmen bei Flugzeugunfällen gilt der Gefahrenabwehrplan für den Flughafen Düsseldorf (DUS Airport) in der jeweils gültigen Fassung.

7.4 Brandschutzordnung (BSO)

Die Bestimmungen der Brandschutzordnung der FDG sind in der jeweils gültigen Fassung für jedermann verbindlich.

8 Ausweisbestimmungen

Für das Betreten und Befahren der nichtöffentlichen Anlagen und des Sicherheitsbereiches gelten die Ausweisbestimmungen in der jeweils gültigen Fassung. Es wird besonders auf die Tragepflicht von Ausweisen in der vorgeschriebenen Form hingewiesen. Darüber hinaus gelten bei Ausgabe von Tages-/Besucherausweisen die gleichen Versicherungsbestimmungen und Regeln wie sie im Teil II unter den Abschnitten 2, 4 und 5.2 beschrieben sind.

Anhang zu FBO Anlage 1: Genehmigungsklausel LFZ Betankung mit Passagieren an Bord

Jeder Flugplatzbetreiber und LFZ Betreiber, der den grundlegenden Anforderungen der Grundverordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates und die Anforderungen von Verordnung (EU) Nr. 139/2014 bzw. Nr. 965/2012 unterliegt, hat die jeweiligen Durchführungsbestimmungen einzuhalten. Das Thema „Betanken mit Passagieren an Bord" ist in den nachstehenden Durchführungsverordnungen enthaltenen:

LFZ Betreiber: VO (EU) 2021/1296, (IR u. AMC5) CAT.OP.MPA.200 „Spezielles Betanken oder Enttanken des Luftfahrzeugs". Dazu hat das Luftfahrtunternehmen Betriebsverfahren für das Betanken, während Fluggäste ein-steigen, sich an Bord befinden oder aussteigen, festzulegen, welche die Voraussetzungen/Kriterien der auf den folgenden Seiten hinterlegten Verpflichtungserklärung erfüllen.

Die FDG unterliegt als Flugplatzbetreiber den Durchführungsbestimmengen der VO (EU) 2020/1234, ADR.OPS.D.060 „Luftfahrzeug Betankung" und hat die Voraussetzungen zur Betankung von LFZ mit Passagieren an Bord -ohne Feuerwehrpräsenz- am Düsseldorf Airport gleichlautend im Flugplatzhandbuch (Teil E, Kap. 15.2) hinterlegt.

Verpflichtungserklärung LFZ Betankung mit Passagieren an Bord

Bitte senden Sie das ausgefüllte und unterschriebene Formular (zwei Seiten) vollständig an die unten stehende Postadresse:

Flughafen Düsseldorf GmbH
Bereich Aviation
Business Controlling Aviation (OCB)
Flughafenstraße 105
40474 Düsseldorf

Verpflichtetes Luftfahrtunternehmen (Aircraft Operator):

Firmenname:	
Verantwortliche Person:	
Adresse:	
Telefonnummer:	
E-Mail:	

Gemäß vorangestellter FDG Genehmigungsklausel der FBO, zur LFZ Betankung mit Passagieren an Bord und ohne Feuerwehrpräsenz, ist der FDG die Einhaltung der nachfolgenden Anforderungen/Verfahren -vor Durchführung als LVG Standardverfahren- zu bestätigen.

1. Eine geschulte Person muss sich während des Tankvorgangs an einem festgelegten Platz aufhalten, wenn sich Fluggäste an Bord befinden. Diese Person muss in der Lage sein, die Notverfahren bezüglich des Brandschutzes und der Brandbekämpfung durchzuführen, den Sprechverkehr auszuüben sowie eine Räumung einzuleiten und zu lenken,
2. zwischen dem Bodenpersonal, welches das Betanken überwacht, und dem geschulten Personal an Bord des Flugzeugs muss eine Zweiweg-Verbindung durch die interne Bordsprechanlage des Flugzeugs oder durch andere geeignete Mittel hergestellt und aufrechterhalten werden,
3. die Besatzung, sonstiges Personal und Fluggäste müssen darauf hingewiesen werden, dass das Flugzeug betankt wird,
4. die Zeichen zum Anlegen der Sicherheitsgurte müssen ausgeschaltet sein,
5. die Rauchverbotszeichen müssen eingeschaltet sein, ebenso die Innenbeleuchtung, um die Notausstiege erkennen zu können,
6. die Fluggäste müssen angewiesen werden, ihre Anschnallgurte zu lösen und das Rauchen einzustellen,
7. es muss die erforderliche Mindestzahl von Besatzungsmitgliedern an Bord und für eine sofortige Noträumung bereit sein,
8. wenn das Vorhandensein von Kraftstoffdämpfen im Flugzeug festgestellt wird oder eine andere Gefahr während des Betankens eintritt, muss der Tankvorgang sofort abgebrochen werden,
9. der Bereich unter den Ausgängen, die für die Noträumung vorgesehen sind, sowie die Bereiche für die Entfaltung der Notrutschen müssen freigehalten werden, und
10. es müssen Vorkehrungen für eine sichere und schnelle Räumung des Flugzeugs getroffen werden.

Hiermit garantiert das Luftfahrtunternehmen (Aircraft Operator),

- dass die oben ausgeführten Vorschriften (CAT.OP.MPA.200, IR + AMC5) zum Betanken mit Fluggästen an Bord vollumfänglich bekannt sind;
- dass hierzu ein geeignetes Verfahren in den Handbüchern der Flugzeugbesatzungen vorhanden ist, die Flugzeugbesatzungen ausreichend in die Umsetzung dieses Verfahrens eingewiesen werden, die wirksame Pflichtendelegation durchgeführt und in geeigneter Weise dokumentiert wird, sowie die Einhaltung regelmäßig durch das Luftfahrtunternehmen selbst kontrolliert wird (z.B. über eigene Kontrollen/Audits);
- dass die Flugzeugbesatzung grundsätzlich zwei Rettungswege gewährleistet und bezüglich der Evakuierung von Passagieren bei Brand, Kerosindämpfen im Luftfahrzeug o.ä. geschult ist;
- Funktionalität der Notrutschen regelmäßig zu kontrollieren;
- dass die Flugzeugbesatzung im Umgang mit Feuerlöschern geschult wird (inkl. regelmäßige Praxisübungen);
- dass ausdrücklich auf die Bereitstellung eines Fahrzeugs der Flughafenfeuerwehr während des Betankungsvorgangs mit Fluggästen an Bord verzichtet wird;
- dass es und/oder der beauftragter Handlingsagent die Flughafenfeuerwehr rechtzeitig vor der Durchführung eines solchen Betankungsvorgangs mit Fluggästen an Bord informiert; genauer Beginn und Ende des Betankungsvorgangs, sowie die Flugnummer und Position sind an die Flughafenfeuerwehr zu melden;
- dass die Flughafenfeuerwehr im Notfall umgehend alarmiert wird;
- dass es sich darüber bewusst ist, dass aus Kapazitätsgründen maximal zehn Betankungsvorgänge mit Passagieren an Bord parallel im gesamten Vorfeldbereich stattfinden können; es stimmt zu, dass der Betankungsvorgang mit Fluggästen an Bord nicht stattfinden kann bzw. unverzüglich zu unterbrechen ist, wenn der ICAO-Löschzug der Flughafenfeuerwehr durch einen Einsatz gebunden ist; es wird aus einer Unterbrechung oder aus einem Ausfall eines solchen Betankungsvorgangs keine Ansprüche welcher Art auch immer gegen die Flughafen Düsseldorf GmbH geltend machen bzw. stellt die Flughafen Düsseldorf GmbH von etwaigen Ansprüchen Dritter frei; die Information, dass der Betankungsvorgang nicht stattfinden kann bzw. unterbrochen werden muss erhält der Luftfahrtunternehmer direkt von der Verkehrszentrale oder über die Alarmrufanlage der Flughafen Düsseldorf GmbH;
- dass Kenntnis darüber besteht, dass das Enttanken mit Fluggästen an Bord nicht gestattet ist (FBO Sicherheitsbestimmungen 1.4);
- dass die Luftaufsicht und die Flughafen Düsseldorf GmbH sich vorbehalten, die Einhaltung der genannten Vorschriften (CAT.OP.MPA.200, IR + AMC5) in Einzelfällen nach eigenem Ermessen zu überprüfen und dazu Zugang zu allen erforderlichen Unterlagen erhalten;
- dass etwaige Änderungen der Vorschriften (CAT.OP.MPA.200, IR + AMC5) oder dementsprechende Nachfolgeregelungen eigenverantwortlich verfolgt, geprüft und in der eigenen Organisation umgesetzt und dokumentiert werden (inkl. Anpassung von Prozessen);
- dass es darüber hinaus sämtliche Regelungen der Flughafenbenutzungsordnung (FBO) beachtet und einhält.

Luftfahrtunternehmen (Aircraft Operator)

Ort, Datum	Verantwortliche Person	Unterschrift / Stempel

Anlage 2: Zentrale Infrastruktureinrichtungen (zur FBO, II. Teil - Ziff.3.5)

1 Bereiche der Gebäudeeinrichtungen

1.1 Fluggastbrücken und 400 Hz-Anlagen	Die Bedienung der Fluggastbrücken und 400 Hz-Anlagen zu Abfertigungszwecken obliegen dem jeweiligen Bodenabfertiger. Über die Art der Luftfahrzeugpositionierung und die Nutzung der Fluggastbrücken in Verbindung mit den 400 Hz-Anlagen entscheidet die FDG. Bei einer Luftfahrzeugpositionierung auf einer Terminal-position ist die Nutzung der Fluggastbrücke und der 400 Hz-Anlagen obligatorisch. Die Fluggastbrücken werden von einem durch die FDG für die Bedienung der Fluggastbrücken zertifizierten und durch die entsprechende Luftverkehrsgesellschaft beauftragten Unternehmen bedient. Bei einem technischen Ausfall von Fluggastbrücken oder 400 Hz-Anlagen sind bei Bedarf durch das von der Luftverkehrsgesellschaft beauftragte Unternehmen eine Fluggasttreppe sowie ein mobiles Bodenstromversorgungsgerät bereitzustellen. Die für die Bereitstellung der Ersatzgeräte beim von der Luftverkehrsgesellschaft beauftragten Unternehmen angefallenen, nachgewiesenen Mehrkosten über-nimmt die FDG (Abteilung OZ), sofern der technische Ausfall nicht von der Luftverkehrsgesellschaft zu vertreten ist. Dies wird insbesondere vermutet, wenn die Steckverbindungen des Luftfahrzeugs abgenutzt und / oder defekt sind und / oder wenn das Luftfahrzeug nicht die vorgeschriebene 28 Volt Sicherheits-Steuerspannung aufweist. Die Servicetüren an den Fluggastbrücken sind nach jeder Nutzung unverzüglich zu schließen. Bei der Nutzung der Servicetreppen an den Fluggastbrücken sind die zus. Sicherheitshinweise zu beachten, die über die „Verkehrsleitung aktuell 05/23“ kommuniziert wurden.
1.2 PCA-Anlagen	Bedienung und Anschluss der PCA-Anlagen an den Fluggastbrücken obliegen dem jeweiligen Bodenabfertiger. Bei einer Luftfahrzeugpositionierung auf einer Abfertigungsposition am Terminalgebäude ist die Nutzung der PCA-Anlage obligatorisch. Ein technischer Ausfall der PCA-Anlage führt auch bei entsprechenden Temperaturen nicht grundsätzlich zur Gestattung des Betriebs der APU, der über eine angemessene Zeit vor dem Einsteigen der Passagiere hinausgeht. Es gilt die Regelung unter Punkt 2.8 für APU-Betrieb und PCA-Nutzung. Bedienung und Anschluss werden von einem durch die FDG für die Bedienung der PCA-Anlagen zertifizierten und durch die entsprechende Luftverkehrsgesellschaft beauftragten Unternehmen vorgenommen.
1.3 Gepäckabfertigungs-system/Sortieranlage	Die FDG setzt zum Zweck der Gepäcksortierung vollautomatische und DV-gestützte Sortieranlagen ein. Das Gepäckabfertigungssystem setzt sich aus folgenden Komponenten zusammen: • Aufgabesystem zum Check-In • Gepäcksteuerungsrechnern • Transportsysteme • Mehrstufige Reisegepäckkontrolle • Baggage Reconciliation System (BRS)

	• Sondergepäckabfertigungseinrichtungen • Gepäcksortierhallensystem • Gepäckausgabebänder Die Steuerung der Gepäckstücke in diesen Anlagen erfolgt mittels Baggage Source Messages (BSM), die durch die Check-in Systeme der Luftverkehrsgesellschaften (DCS) produziert werden. Die Nutzung der Gepäcksortieranlagen setzt ein DV-gestütztes Check-in voraus, welches maschinenlesbare Bag-Tags mit Barcode produziert. Hierbei ist durch die Luftverkehrsgesellschaft sicherzustellen, dass das Drucklayout (PECTAB) zu der verwendeten Bag-Tag Art passt. Das System muss die nachfolgenden IATA Baggage Information Messages (entspr. IATA BRM bzw. PSC RM RP1745) generieren können: • Baggage Transfer Message (BTM), • Baggage Source Message (BSM), • Baggage Processed Message (BPM). Jede teilnehmende Luftverkehrsgesellschaft ist verantwortlich für die rechtzeitige Überlassung und Übergabe der BSM's, um einen reibungslosen Betrieb der Gepäcksortieranlagen zu gewährleisten. Dies gilt neben den Lokal-BSM` s (.V/1LDUS) und Transfer-BSMs (.V/1TDUS) auch für Terminating-BSMs (.V/1XDUS). Der Übergabepunkt für diese Daten sind die Rechnerräume der Gepäckverwaltungsrechner auf dem Gelände der FDG. Liegen die BSM's der Luftverkehrsgesellschaften nicht vor, so ist die FDG berechtigt, ihre entstandenen Mehraufwände durch ein zusätzliches Entgelt den Luftverkehrsgesellschaften in Rechnung zu stellen. Das Abnehmen der Gepäckstücke von den Bändern der Gepäckabfertigungssysteme in den Gepäcksortierhallen obliegt dem BVD-Dienstleister. Für das Baggage Reconciliation System (BRS) betreibt die FDG ein System (Bag Manager), das in dem von der FDG vorzugebenden Umfang gegen Entgelt zu nutzen ist. Die Wahl des Netzes und der Betrieb eigener BRS-Handhelds stehen den Nutzern frei, sofern der FDG hierdurch keine Mehrkosten entstehen und die Geräte durch die SAIT zertifiziert sind.

Tabelle 4: Bereiche der Gebäudeeinrichtungen (ZI)

2 Bereiche der Vorfelder

Die nachfolgenden Bereiche sind auf ZI Übersichtsplänen in Teil III der FBO (3 Übersichtspläne Zentrale Infrastruktur (ZI)) ersichtlich.

2.1 LFZ Standplätze/Abfertigungspositionen	In Größe und Lage von der FDG definierte Flächen, die ausschließlich zur entgeltpflichtigen Abstellung von Luftfahrzeugen zugelassen und für die Abfertigung von LFZ zu nutzen sind.
2.2 Geräteabstellflächen	In Größe und Lage von der FDG definierte Flächen, die zur längerfristigen Abstellung von Bodenabfertigungsgeräten zu nutzen sind.

2.3 Bereitstellungsflächen	In Größe und Lage von der FDG an der Flugzeugposition definierte Flächen, die ausschließlich zur Bereitstellung von Bodenabfertigungsgeräten für die bevorstehende Flugzeugabfertigung an dieser Position zu nutzen sind.
2.4 Containerlager	In Größe und Lage von der FDG definierte Flächen, die ausschließlich der Bevorratung und Verwaltung von Flugzeugcontainern dienen. Grundsätzlich ist das Containerlager gegen Entgelt zu nutzen. Sofern ein Container vorschriftsmäßig auf einem Containerdolly gesichert ist, darf er auf den Bereitstellungsflächen stehen. Sofern Container auf dem Vorfeld ungesichert stehen, ist die FDG berechtigt, diese auf Kosten des Eigentümers und/oder Besitzers in das Containerlager zu verbringen und die Entgelte gemäß Leistungsverzeichnis für die Lagerung zu verlangen.
2.5 Zentrale Flugzeug-Enteisungspositionen	In Größe und Lage von der FDG definierte Flächen, die bei Bedarf ausschließlich zur Enteisung von Luftfahrzeugen zu nutzen sind.

Tabelle 5: Bereiche der Vorfelder (ZI)

3 FDG Zuständigkeiten, Aviation u. Zentrales Infrastrukturmanagement

3.1 Airside Operations Management	Dem Airside Operations Management (OZF) obliegt die Verantwortung für den sicheren und ordnungsgemäßen operativen Betrieb des Flughafens gem. § 45 LuftVZO. Das Airside Operations Management legt die operativen Vorgaben für sämtliche Bauprojekte auf den Bewegungsflächen fest und begleitet die Projekte bis zur Abnahme. Dies erfolgt in enger Abstimmung mit allen Beteiligten unter Berücksichtigung internationaler und nationaler Vorschriften. Das Airside Operations Management veranlasst Aktualisierungen im AIP, in der FBO sowie in den Verkehrs- und Sicherheitsvorschriften und den Betriebsabsprachen. Ebenso veranlasst das Airside Operations Management Bodenmarkierungen jeglicher Art. Dem Airside Operations Management obliegt die Umsetzung von ICAO- und EASA-Vorschriften operativer Art. Das Flächen- und Verkehrsmanagement für alle Vorfeldnutzer, insbesondere Layout wird durch das Airside Operations Management festgelegt.
3.2 Vorfeldaufsicht	Der Vorfeldaufsicht (OZFV) obliegen die Führung der Luftfahrzeuge auf den Bewegungsflächen, die Unterstützung beim Parken auf den Abfertigungspositionen, die Kontrolle der Einhaltung der Verkehrs- und Sicherheitsvorschriften sowie der Vorgaben zu Absicherungen von Baustellen sowie die Durchführung von Verkehrs- und Geschwindigkeitskontrollen.
3.3 Airport Duty Management	Dem Airport Duty Management (AMD) obliegt die Verantwortung für den sicheren und ordnungsgemäßen operativen Betrieb des Flughafens gem. § 45 LuftVZO. Die Airport Duty Manager vertreten die Interessen der FDG bei der Abwesenheit der Geschäftsführung bzw. Geschäftsbereichsleitung und ihr obliegt das Haus- und Ordnungsrecht.

3.4	Disposition im ACC	Der Verkehrszentrale (Airport Control Center) obliegt die Disposition der Check-in counter, der Gates und Warteräume, der Stand- und Abfertigungspositionen für Luftfahrzeuge sowie der Gepäckausgabebänder und der Lärmschutzhalle.

Tabelle 6: Zuständigkeiten FDG, Aviation u. Zentrales Infrastrukturmanagement

4 Bereiche der Kommunikationssysteme

4.1	Flughafeninformations-system	Das Flughafeninformationssystem, bestehend aus zentraler Datenbank, Software, Eingabegeräten und Ausgabegeräten, wird vom Flughafenbetreiber bzw. von ihm dazu autorisierten Unternehmen verwaltet und betrieben. Ausgabegeräte zur Anzeige der verfügbaren Informationen können bei Bedarf gemietet werden.
4.2	Kommunikationsnetze	Eine umfangreiche strukturierte Verkabelung ist die Voraussetzung für den reibungslosen, störungs-freien und allen einschlägigen Normen und Bestimmungen genügenden Betrieb drahtgebundener und drahtloser Daten- und Sprachkommunikationseinrichtungen. Diese wird ausschließlich durch die FDG bzw. von ihr dazu autorisierte Unternehmen errichtet. Gegen ein monatliches Entgelt werden sowohl drahtgebundene (VLAN) als auch drahtlose (WLAN) Datenkommunikationsnetze als auch eine leistungsfähige Telekommunikations-anlage für die interne und externe Sprachkommunikation zur Verfügung gestellt.
4.3	Bündelfunksystem	Zur drahtlosen Sprachkommunikation auf dem Flughafengelände stellt die FDG bzw. von ihr dazu autorisierte Unternehmen die erforderlichen Anlagen (Funkversorgung sämtlicher Gebäude, Vermittlungsrechner, Software) und Endgeräte gegen ein monatliches Nutzungsentgelt zur Verfügung.

Tabelle 7: Bereiche der Kommunikationssysteme

5 Bereiche der Serviceeinrichtungen

5.1	CUTE	Die FDG hat alle Check-in und Gate-counter einheitlich mit CUTE-Equipment zur flexiblen Nutzung der Abfertigungseinrichtungen ausgestattet. Für die Luftverkehrsgesellschaften besteht eine Nutzungspflicht. Der Einsatz eigener Hardware der Airlines ist nicht erlaubt. Für die Nutzung des CUTE-Systems werden separate Entgelte pro abfliegendem Passagier berechnet.
5.2	Self Service DUS (CUSS-Kioske, Bag-Tag-Automaten und SBD)	Die FDG stellt eine Self-Service Infrastruktur für eine flexible und eigenständige Nutzung durch die Passagiere aller Luftverkehrsgesellschaften zur Verfügung. Diese Serviceeinrichtungen bestehen aus CUSS-Check-in Automaten (Kioske) zum eigenständigen Check-in und Ausdruck von Bordkarten, den Bag-Tag Automaten (Tagomaten) zur Erlangung eines Gepäcklabels (Baggage tag/label) zur eigenständigen Gepäckaufgabe durch den Passagier an den SDB (Self-Baggage-Drop off) Schaltern/Automaten.

	Die Nutzung der gesamten Check-in Infrastruktur liegt in der ausschließlichen Disposition der FDG. Eine Aufstellung neuer sowie ein Ausbau/Austausch eigener Automatensysteme durch Luftverkehrsgesellschaften ist nur nach vorheriger Genehmigung durch die FDG gestattet. Das Entgelt für die Nutzung der Self-Service Infrastruktur wird auf Basis der Vorgänge und Anzahl der aufgegebenen Gepäckstücke berechnet.
5.3 Check-in counter	Zur Abfertigung der Passagiere, stellt die FDG den Luftverkehrsgesellschaften Check-in counter zur Verfügung. Die Anzahl der zur Passagierabfertigung zur Verfügung gestellten Check-in counter, liegt ausschließlich in der Disposition der FDG. Die Disposition des Flughafens richtet sich dabei nach den vorhandenen Kapazitäten und den Erfordernissen einer reibungslosen Abwicklung des sich aus dem Flugplan ergebenden Passagieraufkommens (IATA-AHM 810, 4.1.9). Weiterhin gelten die Regelungen der Anlage 6. Für die Luftverkehrsgesellschaften besteht eine Nutzungspflicht. Das Entgelt für die Bereitstellung eines Check-in counter wird auf Minutenbasis berechnet.
5.4 SBD (Self-Baggage-Drop off)	Die Self-Baggage-Drop off Schalter/Automaten zur eigenständigen Gepäckaufgabe durch Passagiere werden über die Monitoranzeigen ausgewiesen. Zur Nutzung siehe vorstehenden Punkt 5.2 (Self Service DUS).
5.5 Fäkalienannahmestation	Die in den Luftfahrzeugen anfallenden Abwässer sind ausschließlich über die Fäkalienannahmestation am Tor 4a zu entsorgen.
5.6 Frischwasserstation	Das Frischwasser für die Luftfahrzeuge ist ausschließlich der Entnahmestelle im Fernbahnhof zu entnehmen. Die Kosten für Frischwasser sind dem Leistungsverzeichnis der Entgelte zu entnehmen.
5.7 Abfallentsorgung allgemein	Die Nutzung der Abfallsammelstationen, des Recyclinghofes sowie des Entsorgungshofes für die Flugzeuginnenreinigung ist obligatorisch. Mieter und Dienstleister sind nicht befugt, eigene Abfallsammelstellen auf dem Flughafengelände ohne Rücksprache mit der FDG einzurichten und zu betreiben.
5.8 Abfallsammelstationen	Die FDG betreibt zur Sammlung von Abfällen 24 dezentrale Abfallsammelstationen an denen Papier, Pappe, Restmüll sowie teilweise DSD und Altglas gesammelt werden können. Bei der Nutzung der Abfallsammelstationen gelten die Regelungen im Umweltbereich der FDG. Alle Abfallsammelstationen sind sauber zu verlassen, ausgetretene Mengen an Abfällen (fest oder flüssig) sind aufzusammeln und in die Abfallpressen / Behälter zu verbringen.
5.9 Recyclinghof	Zur Sammlung weiterer Abfälle, die nicht an den Abfallsammelstationen eingesammelt werden können (wie z. B. Bauschutt, Metall, Öle, Batterien etc.), betreibt die FDG einen Recyclinghof hinter Halle 1. Die Übernahme der Abfälle ist kostenpflichtig und wird gemäß Preisaushang mit dem Anlieferer abgerechnet. Alle Abfälle sind nach Abfallarten getrennt von dem Anlieferer in die dafür bereitgestellten Behälter (Container, Abfallpressen, Müllgroßbehälter) zu verbringen.

5.10 Entsorgungshof für die Flugzeuginnenreinigung	Ein Transport von Abfällen in loser Schüttung ist unzulässig. Jegliches Austreten von Reststoffen, insbesondere das Austreten von Flüssigkeiten bei der Sammlung oder dem Transport, ist zu verhindern. Die zum Transport vorgesehenen Fahrzeuge, Behälter, Anhänger sind so auszustatten, dass ein Austreten von festen oder flüssigen Bestandteilen nicht möglich ist. Abfälle aus der Flugzeuginnenreinigung und dem Catering unterliegen den Bestimmungen des Tierischen Nebenprodukte-Beseitigungsgesetzes. Abfälle aus dem Catering sind getrennt einzusammeln und zu transportieren. Diese gehen an die Cateringgesellschaften zurück und sind durch diese eigenverantwortlich ordnungsgemäß zu entsorgen. Abfälle aus der Flugzeuginnenreinigung dürfen nicht mit anderen Abfällen vermischt oder mit anderen Abfällen gemischt transportiert werden. Gemischt anfallende Abfälle sind als Material der Kategorie I gemäß den Bestimmungen des Tierische Nebenprodukte-Beseitigungsgesetzes zu entsorgen. Die Abfälle aus der Flugzeuginnenreinigung sind in geeigneten Behältnissen (reißfesten PE-Säcken) zu sammeln. Papier und Pappe sowie Zeitungen aus der Flugzeuginnenreinigung, sind im Flugzeug getrennt zu sammeln und durch den Dienstleister eigenverantwortlich einer Verwertung zuzuführen. Das Werfen oder Rollen von Abfallsäcken aus dem Flugzeug sowie die Nutzung der Gepäckrutschen an den Abfertigungsbrücken für den Transport der Abfälle ist unzulässig. Jegliche Verunreinigung der Transportfahrzeuge, Abfallbehälter und Anhänger ist zu vermeiden oder umgehend zu beseitigen. Die Transportfahrzeuge und Behältnisse sind durch den Dienstleister regel-mäßig zu reinigen und zu desinfizieren. Über die Reinigung und Desinfektion ist ein Desinfektionsbuch zu führen. Die Anwendung von Reinigungs- und Desinfektionsmitteln sowie die Ausführung der Reinigung und Desinfektion sind gemäß den Bestimmungen des Hygienerechts durchzuführen. Die FDG behält sich vor, die Einhaltung der vorgenannten Vorgaben in unregelmäßigen Abständen unangemeldet zu kontrollieren. Beanstandungen der FDG sind unverzüglich zu beheben.

Tabelle 8: Bereiche der Service- und Entsorgungseinrichtungen

Anlage 3: Meldeverfahren für Passagiere, Fracht und Post (zur FBO, II. Teil – Ziff.2.1.5)

1 Meldung von Passagieren, Fracht und Post

Zu melden sind die bei Landung bzw. Start an Bord befindliche Anzahl der Passagiere. Hiervon ausgenommen sind die im Dienst befindliche Flugzeugbesatzung sowie Kinder bis zu zwei Jahren, die keinen eigenen Sitzplatz beanspruchen. Die gemeldete Anzahl muss die Last-Minute Passagiere (LMC) sowie DHC`s (Dead head crew) und PAD`s (Passenger available for disembarkation) beinhalten.

Darüber hinaus sind die Gewichte von Fracht und Post anzugeben. Ein Luftpost-/Verteilerzentrum (IPZ) ist am Düsseldorf Airport nicht angesiedelt

Zur Fracht und Post zählen alle Sendungen, die befördert werden, unabhängig davon, ob Teile der Ladung im Auftrag einer anderen Luftverkehrsgesellschaft (Joint-Venture-Operation) oder für Zwecke der Luftverkehrsgesellschaft selbst (Dienst- und Servicefracht/-post) transportiert werden. Hierzu zählt auch die Fracht, die auf dem Landwege ersatzweise für einen Flug vom und zum Flughafen transportiert wird (Cargotrucking). Die Gewichte der Ladehilfsmittel (ULD) wie z. B. Container, Paletten, Iglus, Netze u.a. zählen nicht zum Fracht- bzw. Postgewicht. Die Mengen sind in Kilogramm (kg) zu melden.

2 Meldeverfahren Flugbetriebsmeldungen und Flugbericht

Der amtliche Flugbericht ist Bestandteil der Flugbetriebsmeldung am Düsseldorf Airport. Neben den gesetzlich geforderten Informationen, die ausschließlich an das Statistische Bundesamt übermittelt werden, muss die Flugbetriebsmeldung weitere Angaben enthalten. Dazu gehören die Flugnummer, Start- und Zielflughafen, Registration, Transferpassagiere (inkl. Flugnummer und Origin), Sitzplatzanzahl nach Klassen, Passagierstruktur (Alter und Geschlecht), Passagiere nach Klassen und Anzahl, Gewicht der Gepäckstücke und die Rechnungsanschrift.

Die Flugbetriebsmeldungen sind als Datei per Datenleitung der FDG zu übermitteln. Diese Datei ist im Datensatzaufbau von der FDG und vom Statistischen Bundesamt vorgegeben. Sie muss sämtliche Tatbestände der Flugbetriebsmeldung sowie des amtlichen Flugberichtes enthalten. Nur in Ausnahmefällen wird die Papierform akzeptiert.

Die Bereitstellung und Weitergabe der für die Aufbereitung der Flugbetriebsmeldung sowie des amtlichen Flugberichts erforderlichen Inbound- und Outbound Messages an die FDG muss von der Luftverkehrsgesellschaft bzw. dem Handlingagent gewährleistet werden. Generell handelt es sich dabei um nachfolgende Meldungen/Messages (entsprechend IATA AHM Standardformat): Load Data Message (LDM), Passenger Transfer Message (PTM), Passenger Service Message (PSM), Movement (MVT), Inbound Connection List (ICL), Container Palett Message (CPM), Statistical Load Summary (SLS), Full Passenger Reconcile List (PRL). In den Messages für die Umsteiger müssen Streckenherkunfts- und Streckenzielflughäfen mit dazugehörigen Flugnummern enthalten sein.

Personenbezogene Informationen werden dabei nicht an die FDG weitergegeben.

Für die Übermittlung der zuvor genannten IATA Flugbetriebsmeldungen (LDM, PTM, PSM, MVT, ICL, CPM, SLS, PRL) an die FDG sind folgende Systemadressen zu nutzen:

- Sitatext DUSAGXH für die Erstellung der Flugberichte,
  (alternativ per Email an: flightreport-dus@dus.com),

- Sitatext DUSOGXH in Verbindung mit dem Message Interpreter des Ressource Management Systems (RMS) bzw. der AODB und dem Delay Clearing Verfahren der FDG.

Die Datenspeicherung aller relevanten Daten erfolgt bei der FDG. Die Erhebung und Weitergabe der Daten für die amtliche Statistik an das Statistische Bundesamt ist durch das Verkehrsstatistikgesetz geregelt. Die Flugbetriebsmeldung ist spätestens am Tage nach der Landung bzw. dem Start an die FDG zu übermitteln. Falls die Meldung nicht vorliegt, werden für die Berechnung der Flughafenentgelte die maximal möglichen Belademengen zugrunde gelegt.

Bei Reklamation von Rechnungen ist zur Sicherstellung einer zügigen Bearbeitung die Überlassung entsprechender Nachweise von Ladedaten (LDM, Loadsheet u.a.) notwendig. Die FDG behält sich vor, Bearbeitungskosten zu berechnen, wenn Reklamationen mit fehlenden oder fehlerhaften Flugbetriebsmeldungen im Zusammenhang stehen. Die Frist für die Annahme von Reklamationen beträgt drei Monate nach Rechnungsdatum. Bei Rückfragen setzen Sie sich bitte mit Ihrem Handlingsagenten bzw. mit der Verkehrsabrechnung der FDG in Verbindung.

Für die gemeinsame Erstellung des Flugberichts für die amtliche Statistik des Statistischen Bundesamtes und der Flugbetriebsmeldung für die FDG und des Flugberichts ist das auf dem Flughafen eingesetzte, EDV-gestützte System Flirt*FRA zur elektronischen Datenerfassung und -übermittlung zu verwenden. Das Programm wird den am Düsseldorf Airport tätigen Luftverkehrsgesellschaften oder den Handlingsagenten zur Verfügung gestellt.

3 Meldeverfahren Passagier Buchungszahlen

Zum Zwecke der kapazitativen Infrastrukturplanung (u.a. Sicherheitskontrollstellen, Passkontrollen, sowie Ressourcenplanung der ZI Einrichtungen CIC u. Gates) übermitteln die Luftverkehrsgesellschaften ihre Buchungszahlen mindestens wöchentlich per Email an folgende FDG Adresse:

bookingfigures@dus.com

Die Lieferungen der Buchungszahlen für Ankunft und Abflug beinhalten die Daten ab dem Folgetag der Lieferung und mindestens bis zu 4 Wochen in die Zukunft.

Die Buchungszahlen sollen möglichst zwei Mal die Woche (dienstags und donnerstags, jeweils bis 9 Uhr) aktualisiert werden, mindestens aber einmal (dann dienstags), um in die entsprechenden Planungsprozesse zeitnah mit einfließen zu können und deren Ergebnisse zu optimieren.

Die Daten werden als Excel- oder CSV-Datei gesendet und enthalten je Flug mindestens folgende Informationen:

- Datum des Fluges
- STD / STA
- Flugnummer (inkl. Airline-Code)
- Flugrichtung (Arrival / Departure)
- Ziel / Herkunft des Fluges
- Anzahl der gebuchten Passagiere oder eine Prognose der Passagierzahl (bitte angeben, um welche Zahlen es sich handelt)
- Sitzplatzkapazität
- Luftfahrzeugtyp

Date	ScheduledTime	FlightNumber	Direction	Origin	Destination	PAX	A/C-Type	Seats
DD.MM.YYYY	hh:mm	XY 123	A	ZZZ	AAA	117	320	150
DD.MM.YYYY	hh:mm	XY 456	D	YYY	BBB	35	733	180
...	...	...	...	...	...	...	...	...



Booking Figures - Example.xlsx

Column Headers do not neccessarily have to match.

Tabelle 9: Beispielvorlage zum Meldeverfahren Passagier Buchungszahlen

Die Buchungszahlen werden streng vertraulich behandelt und ausschließlich zur fluggenauen Prognose des Passagieraufkommens genutzt, um dann in die Planung aller Abfertigungsressourcen einzufließen. Eine Weitergabe an Dritte erfolgt nicht.

Bei Fragen wenden Sie sich bitte an bookingfigures@dus.com.

Details zum Anmeldeverfahren für Flugreisende mit eingeschränkter Mobilität (PRM) sind im I.Teil der FBO aufgeführt (Abschnitt 1.3.3.1 Passagiere mit eingeschränkter Mobilität (PRM)).

Anlage 4 Maßnahmenkatalog bei Verstößen gegen die FBO und die Verkehrs- und Zulassungsregeln für den nichtöffentlichen Bereich des Flughafengeländes (zur FBO, II. Teil – 4.1.1)

Gemäß § 45 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) hat der Flughafenunternehmer den Flughafen in betriebssicherem Zustand zu erhalten und ordnungsgemäß zu betreiben. Die FDG als Betreiber des Düsseldorf Airport ist somit für die Sicherheit und Ordnung verantwortlich und hat alles Notwendige zu veranlassen, dass Vorkommnisse, die den ordnungsgemäßen sicheren Betrieb des Flughafens beeinträchtigen, unterbunden werden. Hierzu sind geeignete Maßnahmen zu ergreifen. Der folgende Maßnahmenkatalog unterstützt die Einhaltung der FBO sowie der Verkehrs- und Zulassungsregeln für den nichtöffentlichen Bereich des Flughafengeländes.

1 Ziel und Zweck

Das Airport Duty Management (Verkehrsleitung), Airside Operations Management (Vorfeldaufsicht), sowie Einsatzleiter/Supervisor der FDG und beauftragte Personen sind für die flugbetriebliche Aufsicht und Sicherheit auf den Bewegungs- und Betriebsflächen im nichtöffentlichen Bereich des Düsseldorf Airport zuständig. Zur Einhaltung der Verkehrsregeln ist es erforderlich, den Personen- und Fahrverkehr zu überwachen.

Der Maßnahmenkatalog gewährleistet eine standardisierte Verfahrensweise bei Verstößen gegen die FBO und die Verkehrssicherheit im nichtöffentlichen Bereich des Flughafengeländes.

Der Maßnahmenkatalog legt verbindlich Sanktionen, Punkte und beteiligte Personenkreise sowie die Dokumentation fest.

2 Rechtsgrundlagen des Maßnahmenkatalogs

- Luftverkehrszulassungsordnung (LuftVZO)
- Straßenverkehrsordnung (StVO)
- Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO)
- Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV)
- Flughafenbenutzungsordnung (FBO)
- Flugplatzhandbuch EDDL (Aerodrome manual, ADR-M) gem. EASA (ADR.OR.E.005)
- Verkehrs- und Zulassungsregeln im nichtöffentlichen Bereich des Flughafengeländes
- Zulassungsregeln für das Führen von Fahrzeugen im nichtöffentlichen Bereich des Flughafengeländes
- Brandschutzordnung (BSO)
- Safety Management System (SMS)
- Arbeitsschutzvorschriften

3 Geltungsbereich

Dieser Maßnahmenkatalog findet Anwendung auf alle Personen, welche sich im nichtöffentlichen Bereich aufhalten und sich dort bewegen und/oder Fahrzeuge führen (ausgenommen Passagiere).

4 Überwachung der Vorschriften

Im Sinne der Sicherheit ist jede Person angehalten, Verstöße gegen die FBO sowie gegen die Verkehrs- und Sicherheitsregeln dem Airport Duty Management (Verkehrsleitung) anzuzeigen.

Den Anweisungen der Airport Duty Manager (AMD) und der Vorfeldaufsicht ist unbedingt Folge zu leisten!

Die Airport Duty Manager, Vorfeldaufsicht und durch die FDG damit beauftragte Personen sind befugt, Kontrollen von Personen und Verkehrskontrollen durchzuführen sowie die erforderlichen Maßnahmen zur Einhaltung der Vorschriften und Regeln zu treffen. Die Kontrolle umfasst insbesondere auch die notwendigen Dokumente wie Betriebsführerschein, amtlicher Führerschein sowie Zertifikat bei der Bedienung von Luftfahrtbodengeräten o.ä..

5 Maßnahmen bei Verstößen

Das Airport Duty Management (Verkehrsleitung) und Airside Operations Management (Vorfeldaufsicht) der FDG, sowie durch die FDG damit beauftragte Personen sind autorisiert, den Betriebsführerschein sicherzustellen, wenn der Verkehrsteilnehmer sich pflichtwidrig verhalten hat. Dies ist insbesondere der Fall, wenn ein Verkehrsteilnehmer sich über gesetzliche Vorschriften und/oder innerbetriebliche Vorschriften bzw. Anordnungen in besonders schwerwiegender Weise hinweggesetzt hat. Bei besonders schwerwiegenden Verstößen kann auch das Betreten des Vorfeldbereichs untersagt werden. Die weiteren möglichen Maßnahmen nach der FBO bleiben hiervon unberührt. Alle verfolgten Verstöße ziehen zeitnah eine mündliche Belehrung durch die Airport Duty Manager (AMD) nach sich. Der Verkehrsteilnehmer wird über sein Fehlverhalten aufgeklärt und weitere Maßnahmen werden eingeleitet:

- die Personalien werden durch die Airport Duty Manager (AMD) festgestellt
- der Dienstvorgesetzte wird schriftlich in Kenntnis gesetzt
- es folgt eine schriftliche Verwarnung des Verkehrsteilnehmers
- nachstehende Sanktionen/Punkte werden verhängt:

6 Punktekatalog

Punkteverteilung bei Verstößen			
✈	Fahren ohne Tagfahrlicht bzw. Abblendlicht	1	Punkt
✈	Missachtung der Schrittgeschwindigkeit an einem in der Sicherheitszone abgestellten LFZ	2	Punkte
✈	Parken von Fahrzeugen außerhalb gekennzeichneter Markierungen oder zugewiesener Flächen	2	Punkte
✈	Nichttragen von Warnkleidung / Warnwesten im Vorfeldbereich	2	Punkte
✈	Allgemeine Verstöße gegen die StVO, oder die Verkehrs- und Zulassungsregeln, sofern im Maßnahmenkatalog nicht weiter spezifiziert	2	Punkte
✈	Überschreiten der zulässigen Anhängerzahl bei Schleppfahrzeugen	3	Punkte
✈	Unzulässige Personenbeförderung / unsachgemäßer Transport von Ladung / unzureichende Ladungssicherung	3	Punkte
✈	Führen von Fahrzeugen mit Sicherheitsmängeln oder im nicht verkehrssicheren Zustand (auch: Nichtführen eines Fahrtennachweises)	3	Punkte
✈	Missachtung von Vorfahrtsregelungen, Ampeln und Rotlicht	3	Punkte
✈	Überqueren der Rollbereiche zu Fuß oder mit Zweirädern	3	Punkte
✈	Unerlaubtes Ablassen von Wasser während der definierten Winterzeit	3	Punkte
✈	Parken und Abstellen auf Rollbahnen, auf schraffierten Sperrflächen, vor Busgates, auf Bereitstellungsflächen der Feuerwehr, auf Fußgängerwegen oder bei Gefährdung Dritter	4	Punkte
✈	Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit um bis zu 20 km/h	4	Punkte
✈	Befahren der Vorfelder außerhalb der gekennzeichneten Fahrstraßen	4	Punkte
✈	Unsachgemäße oder nicht zweckbestimmte Nutzung von Fahrzeugen oder Abfertigungsgeräten	4	Punkte
✈	Nichtfreihalten des Positionsbereichs bzw. der An- oder Abrollstrecke bei ein- oder ausrollenden Luftfahrzeugen , sowie Push-back Behinderungen	4	Punkte
✈	Gefährdung von Personen oder Sachen durch Missachtung der erforderlichen Sorgfaltspflicht	5	Punkte
✈	Ausüben von (Fahr-) tätigkeiten im Rahmen von Bodenverkehrsdienst-leistungen ohne entsprechendes, gültiges Zertifikat	5	Punkte
✈	Kreuzen der Rollbahnen außerhalb der gekennzeichneten Fahrstraßen	5	Punkte
✈	Missachtung der Sicherheitsabstände im Gefahrenbereich von Luftfahrzeugen	5	Punkte
✈	Verunreinigung von Bewegungsflächen, Flughafenanlagen, Verursachung von FOD oder deren Nichtbeseitigung	5	Punkte
✈	Behinderung der Fluchtwege für Tankwagen während des Tankvorganges	5	Punkte
✈	Missachtung des Zeichens “Stopp bei Rollverkehr“	5	Punkte

Punkteverteilung bei Verstößen			
✈	Verlassen einer Unfallstelle ohne Aufnahme des Unfallhergangs trotz möglicher Beteiligung am Unfall	5	Punkte
✈	Missachtung des Rauchverbots	5	Punkte
✈	Führen von Fahrzeugen/Geräten ohne gültige Betriebsfahrerlaubnis oder ohne dem Fahrzeug entsprechende und gültige amtliche Fahrerlaubnis	6	Punkte
✈	Durchfahren oder Missachten einer Lotseneinheit	6	Punkte
✈	Missachtung bestehender Sonderrechte für Fahrzeuge im Einsatz	6	Punkte
✈	Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit um mehr als 20 km/h	6	Punkte
✈	Missachtung der eingeschalteten CAT II/III-Ampelanlage äußere Ringstraße ohne Sondergenehmigung des Airport Duty Management (Verkehrsleitung)	8	Punkte

Tabelle 10: Punkteverteilung bei Verstößen

Fahrzeuge, die nicht den Vorschriften der FBO entsprechen, werden mit sofortiger Wirkung stillgelegt. Die festgestellten Mängel sind binnen einer Frist von 5 Arbeitstagen zu beseitigen und die Fahrzeuge der FDG vorzuführen.

Wird ein Punktestand von 10 Punkten erreicht oder wird begründet durch einen erheblichen Einzelverstoß eine entsprechende Auflage erteilt, so ist eine erneute entgeltpflichtige Teilnahme an einer Präsenzschulung „Ramp Safety Training“ innerhalb von 14 Tagen nachzuweisen. Wird diese Frist versäumt, wird die Betriebsfahrerlaubnis eingezogen und muss neu beantragt werden. In diesem Falle ist eine erneute Fahrprüfung für den Vorfeldbereich abzulegen.

Wird ein Punktestand von 15 Punkten erreicht, so wird die Betriebsfahrerlaubnis sofort eingezogen und kann nur nach absolvierter Präsenzschulung „Ramp Safety Training“ und Fahrprüfung wiedererlangt werden.

Bei angeordneten Nachschulungen wird zusätzlich zur Schulung selbst durch die die Betriebsfahrerlaubnis erteilende Stelle (Zulassung und Zertifizierung) ein individuelles und standardisiertes Gespräch geführt. Ziel ist die Aufarbeitung des Sachverhaltes, Identifizierung von Defiziten und gezielte Wissensvermittlung, aber auch die Feststellung der fachlichen oder unter Umständen auch persönlichen Eignung zur Aufrechterhaltung der erteilten Erlaubnis. Bei begründeten Zweifeln am Vorliegen der erforderlichen Voraussetzungen können weitere Maßnahmen veranlasst oder die Erlaubnis zurückgezogen werden.

Bei wiederholten Verstößen oder erneutem Erreichen von Punkteständen, die eine Anordnung zur Nachschulung oder den Einzug bzw. Entzug der Betriebsfahrerlaubnis nach sich ziehen, kann die FDG ihre Erlaubnis zum Befahren des Vorfeldes dauerhaft entziehen oder eine Sperrfrist bis zur Neuausstellung einer Betriebsfahrerlaubnis aussprechen. Punktesaldi und Sanktionen sind persönlich an den Inhaber der Betriebsfahrerlaubnis gebunden und bleiben auch bei Wechsel in andere Unternehmen gültig.

Bei folgenden Verstößen wird die Betriebsfahrerlaubnis mit sofortiger Wirkung entzogen oder das Betreten des Vorfeldbereiches untersagt:

- ✈ Befahren der Vorfelder außerhalb der gekennzeichneten Fahrstraßen oder der Fahrkorridore in Verbindung mit der Behinderung oder Gefährdung eines Luftfahrzeuges.
- ✈ Befahren des Rollfeldes (Rollbahnen und/oder Start-/Lande-bahnen) ohne Genehmigung
- ✈ Führen von Fahrzeugen unter Einfluss von Alkohol, Drogen oder sonstigen Rauschmitteln
- ✈ Befahren des nicht öffentlichen Bereichs des Flughafengeländes ohne Fahrerlaubnis (nicht Betriebsfahrerlaubnis)

- Vorstehende sowie sonstige Verstöße in besonders schwerer Weise oder mit konkreter Gefährdung von Leib oder Leben eines anderen Menschen oder fremder Sachen von bedeutendem Wert
- Verlassen einer Unfallstelle ohne Meldung an das Airport Duty Management (Verkehrsunfallflucht)
- Rauchen im Sicherheitsbereich auf den Bewegungsflächen

7 Sammlung der Daten

Die Daten sind zweckbestimmt und werden zur Überwachung der Betriebs- und Verkehrssicherheit verwendet. Eine statistische Betrachtung der Daten/Vorgänge wird durchgeführt. Dem Datenschutz wird Rechnung getragen. Jede betroffene Person hat das Recht zur Einsicht in ihr Datenblatt. Eine solche Anfrage ist schriftlich an das Airport Duty Management oder die die Betriebsfahrerlaubnis ausgebende Stelle zu richten. Dort können die erfassten Daten eingesehen werden.

8 Saldoreduktion

Wenn eine erfasste Person im Zeitraum von 18 Monaten und nach dem letzten Eintrag keine weiteren Übertretungen begeht, werden 4 Punkte in Abzug gebracht. Jedoch kann die 0-Punktemarke nicht unterschritten werden. Werden während 3 Jahren keine weiteren Übertretungen festgehalten, reduziert sich der Punktesaldo auf Null. Bei einem durch Erreichen der 10-Punkte-Grenze angeordneten und erfolgreich absolvierten Ramp Safety Training kann der Punktesaldo grundsätzlich auf 5 Punkte reduziert werden. Ebenso kann eine angeordnete, erneute und erfolgreiche Teilnahme am Ramp Safety Training und am Fahrtraining nach Erreichen der 15-Punkte-Grenze zu einer Reduktion des Saldos auf 8 Punkte führen. Eine allein durch einen einzelnen Verstoß begründete und auch unabhängig vom Punktesaldo angeordnete Maßnahme führt hingegen nicht zu einer Reduktion des Saldos.

Anlage 5: Gepäckabfertigung und Servicestandards (zur FBO, II. Teil –3.5)

Allgemeine Regeln Gepäckabfertigung

Die Zentralen Infrastruktureinrichtungen (ZI) werden gemäß § 6 BADV betrieben. Den genannten Betriebspflichten und den Anweisungen des Geschäftsbereiches Aviation (AM), Zentrales Infrastrukturmanagement (OZ) der Flughafen Düsseldorf GmbH (FDG) ist unbedingt sofort Folge zu leisten. Die vorliegende Anlage regelt alle Dienstleistungen und Services der Zentralen Infrastruktureinrichtungen sowie die einzuhaltenden Standards und sonstigen Regeln, unter Berücksichtigung der in Teil II aufgeführten Sicherheitsbestimmungen (Abschn. 6.4).

Vom Bodenabfertigungsunternehmen ist sicherzustellen, dass sämtliche Mitarbeiter gemäß den jeweils gültigen Zertifizierungsregularien der FDG geschult wurden und werden.

Um einen reibungslosen Betrieb der Gepäckförderanlagen zu gewährleisten, ist durch die Bodenabfertigungsunternehmen sicherzustellen, dass ein Abfördern von Gepäck auf die disponierten Zielstellen zu den Öffnungszeiten permanent möglich ist. Die Zielstellen sind daher rechtzeitig vorzubereiten und mit Auftreffen der ersten Gepäckstücke mit ausreichend Personal zu besetzen. Das Gepäck muss mit Öffnungsbeginn somit kontinuierlich abgenommen und verladen werden. Ist dies aufgrund hoher Stückzahlen mit nur einem Mitarbeiter nicht möglich, ist zusätzliches Ladepersonal zur Unterstützung hinzuzuziehen. Dieses Verfahren ist grundsätzlich anzuwenden, besonders im Hinblick auf die Gepäckspeicher, die es ermöglichen, zusätzlich zum originären Check In Gepäck große Mengen an Frühgepäck parallel auf die Zielstellen abzufördern.

Bei Missachtung kann die Abfertigung in der gesamten Gepäckförderanlage beeinträchtigt werden und andere Airlines bzw. Bodenabfertigungsunternehmen betreffen. Im schlimmsten Fall kann sich das Gepäck bis hinauf zu den Check-in Schaltersektionen zurückstauen und den Check-in Vorgang zum Stocken bringen.

Die Bodenabfertigungsunternehmen sind dazu verpflichtet, in jeder Sortierhalle, in denen zeit-aktuelle Abflüge abgefertigt werden, zur Koordination der Abfertigung übergeordnetes / vor-gesetztes Aufsichtspersonal (z.B. Supervisoren, Teamleader, Oberlader o.ä.) einzusetzen, die über entsprechende Weisungsbefugnis gegenüber dem eingesetzten Ladepersonal und umfangreiche Kenntnisse über die Gesamtabfertigung verfügen.

In allen Sortierhallen ist maximal Schrittgeschwindigkeit zulässig. Das reine Durchfahren der Sortierhallen zwecks Abkürzung ist untersagt.

Der Zugang zu den Bereichen der Gepäckabfertigung/Sortierhallen ist nur für Personal der Gepäckabfertigung, oder mit dienstlichem Auftrag gestattet (im Sinne des LuftSiG).

Die Hallentore und –türen sind außer bei Benutzung grundsätzlich geschlossen zu halten. Nachstehende Hinweisschilder (Abbildung 3) an den Sortierhallen verweisen auf diese Vorgaben. Wird durch OZBE aufgrund Zuwiderhandlung gegen diese Vorgaben eine schuldhafte Beschädigung an Hallentoren/-türen festgestellt, kann diese mit einer Vertragsstrafe zwischen EUR 100,- und EUR 1.000,- geahndet werden (s. Abschnitt 11 der vorliegenden Anlage).



Abbildung 3: Hinweisschilder Gepäcksortieranlagen

1 Gepäckabfertigung Outbound – Nutzung der Sortierhallen

1.1 Zielstellendisposition

Die Kapazitätsplanung erfolgt durch den Leiter Einsatzdisposition, sowohl für die Flugplansaison, als auch für besondere Ereignisse (wie z.B. Messen, Großereignisse, usw.). Die Abfertigung von Late-Night-Gepäck wird ebenfalls von OZBE geplant. 14 Tage vor jedem Flugplanwechsel (Sommer/Winter) wird den Bodenabfertigungsunternehmen eine Saisonplanung zur Verfügung gestellt.

Durch die die Einsatzdisposition (OZBE) werden alle Zielstellen in Abhängigkeit der voraussichtlichen Check-in Dauer pro Flug und den planmäßigen Abflugzeiten disponiert. Kalendertäglich wird die erstellte Hallenvorplanung mit den Bodenabfertigungsunternehmen besprochen und zur Verfügung gestellt. Die Bodenabfertigungsunternehmen verpflichten sich, die Zielstellen zu den Öffnungszeiten der Flüge mit ausreichend Personal zu besetzen. Auf personelle Engpässe der Bodenabfertigungsunternehmen muss seitens der FDG keine Rücksicht genommen werden. In Ausnahmefällen und bei Ressourcenverfügbarkeit können Sonderwünsche nach freiem Ermessen der FDG erfüllt werden. Sollte es durch personelle Engpässe des Bodenabfertigungsunternehmens zu (Ablauf-) Störungen in der Gepäckanlage kommen, sind Kosten der Fehlerbeseitigung vom Verursacher zu tragen.

Ein Hallen- und Zielstellenbelegungsplan wird den Bodenabfertigungsunternehmen von OZBE als Text-Datei zur Verfügung gestellt. Außerdem wird von OZBE täglich ein Textdokument erstellt, das den Bodenabfertigungsunternehmen als Hilfe für die Vorbereitung der Late-Night Abfertigung dient. Die geplante Disposition kann sich aufgrund der aktuellen Verkehrslage kurzfristig ändern. Diese Änderungen werden den Bodenabfertigungsunternehmen umgehend übermittelt. Allen FDG-Weisungen bezüglich der Zielstellendisposition ist unbedingt Folge zu leisten.

Wenn der Frühgepäckspeicher einen kritischen Füllgrad erreicht hat, kann es zu einer vorzeitigen Auslagerung von Gepäck kommen. Darüber wird OZBE die Bodenabfertigungsunternehmen zeitnah unterrichten. Sollte es nicht möglich sein, dieses Frühgepäck an der vorgeplanten Zielstelle abzufördern, beginnt die Auslagerung auf die Zielstelle 12, Sortierhalle B. Sollte Gepäck aus unterschiedlichen Gründen herausgesucht werden müssen, so werden sich OZBE und die Disponenten der Bodenabfertigungsunternehmen auf eine Auslagerung verständigen.

Die Personaleinsatzdisposition der Bodenabfertigungsunternehmen hat eine rechtzeitige und ausreichende Besetzung der Zielstellen mit qualifiziertem Personal sicherzustellen. Um einen reibungslosen Betriebsablauf sicherzustellen, sind die Zielstellen zur geplanten Öffnungszeit mit Ladeeinheiten bestückt und mit so viel Personal besetzt zu sein, dass ein sofortiges und kontinuierliches Abräumen des Gepäcks während der gesamten Abfertigung sichergestellt ist. Die Vorbereitungsflächen in und vor den Sortierhallen werden entsprechend chronologisch nach Abflügen mit Transportmitteln der Bodenabfertigungsunternehmen eigenverantwortlich vorbereitet. Nach Beendigung der Zielstellennutzung hat das Bodenabfertigungsunternehmen diese besenrein zu verlassen.

Allen OZBE-Weisungen bezüglich der Hallendisposition ist unbedingt Folge zu leisten.

1.2 Nutzung von Hard- und Softwareeinrichtungen

Den Bodenabfertigungsunternehmen werden in den Sortierhallen PC-Info-Terminals zur Verfügung gestellt, die der kurzfristigen Abfertigungsvorbereitung dienen. Die Nutzung der PC-Info-Terminals hat je nach Zielstellenbelegung flexibel zu erfolgen. Alle für die Abfertigung benötigten Systemprogramme sind vom jeweiligen Nutzer nach Beendigung durch das Bodenabfertigungsunternehmen zu schließen (Systemprogramme beenden). Zugangsberechtigungen zu den Hallen-PCs werden mit eigenem Anmeldecode versehen. Funktionsstörungen oder Beschädigungen sind umgehend der Einsatzdisposition (OZBE), Tel. 21254 oder 88870, zu melden. OZBE wird dann die IT, oder die zuständige Rufbereitschaft gemäß Liste der FDG Airport Duty Manager (AMD) verständigen. Auch bei Problemen in Bezug auf das BRS-System ist OZBE zu informieren.

Zusätzlich stellt die FDG für die unterschiedlichen Arbeitsbereiche Informationsmonitore zur Verfügung. Dazu gehören u.a. die Bandbelegungsanzeigen, FIDS-Monitore, sowie die Gepäckinformationsmonitore an den Notabwürfen.

Verbrauchsmaterialien (Toner, Container-Karten, usw.) werden von den LVG bzw. deren Bodenabfertigungsunternehmen gestellt.

1.3 Umgehende Meldepflicht bei Beschädigungen

Alle Beschädigungen und Unregelmäßigkeiten im Bereich der Sortierhallen sind OZBE unverzüglich zu melden. OZBE wird die Weiterbearbeitung übernehmen. Im Falle von Beschädigungen kann die FDG die anfallenden Kosten dem Verursacher in Rechnung stellen. Eine Kameraüberwachung ist an dem Bodenabfertigungsunternehmen bekannten Punkten installiert. Das Bodenabfertigungsunternehmen erklärt sein Einverständnis mit dem Aufstellen dieser Kameras und verpflichtet sich, ein entsprechendes Einverständnis von seinen Angestellten einzuholen.

1.4 Hallenreinigung

Die Hallenreinigung erfolgt durch die Bodenabfertigungsunternehmen nach einem durch die FDG festgelegten Reinigungsplan. Im Reinigungsplan legt OZBE die Reinigungszonen im Verhältnis zu den Marktanteilen der Bodenabfertigung im Outbound, gemessen an abgefertigten Flügen des jeweils zurückliegenden Quartals, fest. Die Arbeitsbereiche sind entsprechend des Reinigungsplans täglich und gründlich bis zu einer Besenlänge unter den Zielstellen zu säubern. Zielstellen, die im Wechsel von verschiedenen Bodenabfertigungsunternehmen, genutzt werden, sind bei der Übergabe auch untertägig besenrein zu verlassen (siehe auch Zielstellendisposition).

Der Reinigungsplan wird den Bodenabfertigungsunternehmen in Schriftform zur Verfügung gestellt, über etwaige Änderungen der resultierenden Reinigungszonen wird ebenfalls in Schriftform informiert. Der aktuelle Reinigungsplan kann bei Bedarf auch bei OZBE eingesehen werden.

Sollte es bei Zuwiderhandlungen gegen den Reinigungsplan trotz mehrmaliger Aufforderung zur Einhaltung des Selbigen kommen, behält sich die FDG vor, eine Reinigungsfirma zu beauftragen. Die Kosten sind entsprechend der Marktanteile von den Bodenabfertigungsunter-nehmen zu tragen.

Die FDG führt bei Bedarf mehrmals pro Jahr eine Grundreinigung der Sortierhallen durch.

1.5 Abfallentsorgung

Die Arbeitsbereiche, insbesondere Sortierhallen, Ankunftsbereiche, nächster Außenbereich der Sortierhallen (bis zum Beginn der Fahrstraße) sind im besenreinen Zustand zu halten. Müll bzw. Verpackungsmaterial (Paletten, Plastikfolien, etc.) sind vom Bodenabfertigungsunter-nehmen zu entsorgen. Verzurrmaterialien sind in geeigneter Form zu lagern (s. vgl. Teil II, Abschnitt 5.4.4).

Bei Zuwiderhandlungen behält sich die FDG vor, die Abfallentsorgung bei einer Fachfirma zu beauftragen und die Kosten gemäß Marktanteil (Ermittlung entsprechend wie oben) auf die jeweiligen Bodenabfertigungsunternehmen aufzuteilen.

1.6 Raucherbereiche

Die FDG stellt im naheliegenden Außenbereich der Sortierhallen Raucherkabinen zur Verfügung. Diese werden durch ein von der FDG beauftragtes Unternehmen gereinigt.

Das Rauchen außerhalb der ausgewiesenen Räume ist streng untersagt. Zuwiderhandlungen können dazu führen, dass den betreffenden Mitarbeitern der Zugang zu den Sortierhallen untersagt wird. Ferner können die betreffenden Mitarbeiter gemäß Anlage 4, Ziffer 6 „Punktekatalog“ mit entsprechenden Punkten belegt werden.

Das Brandschutzmanagement behält sich vor den Flughafenausweis nach zweimaligem, dokumentierten Verstoß gegen das Rauchverbot einzuziehen und den Mitarbeiter zu einer Nachschulung der Brandschutzordnung zu verpflichten (s- vgl. Teil II 3.1 u. Anlage 4).

2 Gepäckabfertigung Outbound – Sondergepäck

2.1 Gepäckförderanlage

Die automatische Gepäckförderanlage kann nur Gepäckstücke bearbeiten, die innerhalb der in nachstehender Tabelle 11 aufgeführten Abmessungen und Gewichtsgrenzen liegen.

	Min.	Max
Länge	300 mm	850 mm
Breite	300 mm	450 mm
Höhe	50 mm	650 mm
Gewicht	5 kg	40 kg

Tabelle 11: Gepäckanforderungen der automatischen Gepäckförderanlage

Hiervon abweichende Gepäckstücke müssen als Sondergepäck behandelt werden. Die Annahme und das Wiegen von Sondergepäck müssen innerhalb der planmäßigen Check-in Zeit erfolgen. In Übereinstimmung mit den Vorgaben der BPol dürfen bei der Annahme von Sondergepäck Gewichte von 200 kg und maximale Objektgrößen von 1.200 x 800 mm nicht überschritten werden. Bei Überschreitung dieser Höchstgrenze werden Sondergepäckstücke in der Regel manuell kontrolliert.

Große Mengen an Sondergepäck, z.B. für Sonderflüge für Sportmannschaften, Orchester, etc., sowie außergewöhnlich großes Sondergepäck, wie z.B. Hochsprungstangen, Flugdrachen oder Surfbretter sind vorab durch die Airline an den OZ-Bereich zu melden.

Für extrem langes Sondergepäck wie z.B. Hochsprungstangen steht nur der Aufzug am Sondergepäckschalter 100 zur Verfügung.

Uncleane Transfergepäckstücke, die aufgrund ihres Gewichtes oder der Abmessungen nicht in die Sortieranlage eingeschleust werden können, müssen dem Sondergepäckröntgengerät im Bereich der Nako B zugeführt werden. Bei Ausfall dieses Gerätes müssen die Sondergepäckschalter 250 (Tel.: 85250), 211 (Tel.: 85211) oder 100 (Tel.: 85100) zur Kontrolle genutzt werden.

2.2 Sondergepäckschalter

Die Annahme am Schalter, der Gewichtsabgleich sowie der Transport des Sondergepäcks zum Vorfeld mit den Aufzügen werden im Auftrag der FDG sichergestellt. Die Übergabe des Gepäcks findet auf der Vorfeldebene auf bereitstehenden Gitterwagen des Bodenabfertigungsunternehmens am vorfeldseitigen Aufzug auf einer gekennzeichneten Stellfläche des jeweiligen Sondergepäckschalters statt.

Die Bodenabfertigungsunternehmen sind für die regelmäßige und rechtzeitige Abholung des Sondergepäcks verantwortlich. Ist absehbar, dass über die zwei Gepäckwagen hinaus eine weitere Ladeeinheit benötigt wird, dann erfolgt ein Anruf durch die Mitarbeiter am Sondergepäckschalter an die Einsatzzentrale des Dienstleisters. Spätestens 10 min. nach dem Anruf hat der Dienstleister das Sondergepäck an der Gebäudekante abzuholen, so dass nur noch max. zwei Gepäckwagen dort stehen.

Für den Fall, dass der Dienstleister nach telefonischer Aufforderung des FDG-Mitarbeiters am Sondergepäckschalter schuldhaft nicht innerhalb von 10 min. dafür Sorge trägt, dass die auf ihn gekennzeichnete volle und überzählige Ladeeinheit zeitgerecht entfernt wird, verpflichtet er sich ab dem Beginn der elften Minute zur Zahlung einer Vertragsstrafe von jeweils 10 Euro pro weiterer Minute bis zur Entfernung der Ladeeinheit; die Vertragsstrafe wird auf maximal 100 EUR begrenzt.

Große Mengen (d.h. Mengen, die die Lagerkapazitäten vor Ort am Schalter übersteigen) Sondergepäck müssen vorzeitig von den jeweiligen Bodenabfertigungsunternehmen abgeholt werden. Die Verbringung des Sondergepäcks in die vorgesehenen Bereiche der Sortierhallen wird von den Bodenabfertigungsunternehmen selbst durchgeführt.

Auf den Übergabeplätzen auf dem Vorfeld im Nahbereich der Aufzüge sind von den Bodenabfertigungsunternehmen – auch für den Wetterschutz – geeignete Wagen bereit zu stellen.

Das Einschleusen von Sondergepäck in die Gepäckförderanlage ist strikt untersagt. Zuwiderhandlungen können sanktioniert werden.

Die Sondergepäckschalter Nr. 100, 211 und 250 werden während der gesamten Betriebszeit seitens der FDG mit qualifizierten Mitarbeitern besetzt.

Die FDGHG führt diese Arbeiten im Auftrag der FDG durch. Alle Sondergepäckschalter sind grundsätzlich durchgängig von 04:00 Uhr bis 22:00 Uhr mit ausreichend Personal besetzt. Im Sommerflugplan sind die Sondergepäckschalter nach Bedarf bereits ab 03:00 Uhr bzw. 03:30 Uhr zu besetzen.

3 Gepäckabfertigung Outbound – No-Read- und MES-Plätze

3.1 No-Read Arbeitsplätze/Funktionen

Gepäckstücke, die aufgrund diverser Ursachen nicht von den Scannern gelesen werden können (z. B. durch geknickte, abgerissene oder verschmutzte Tags, Multireads, No BSM), laufen an den No-Read Arbeitsplätzen auf. Dort werden die Gepäckstücke manuell nachbearbeitet. Dies erfolgt über einen Handscanner oder mittels Touchscreen. Hiermit erfolgt eine Eingabe des LPCs und der Flugnummer in das System des Gepäckverwaltungsrechners. Danach können die Gepäckstücke auf die Zielstellen geleitet werden.

Diese Arbeitsplätze sind während der gesamten Betriebszeit seitens der FDG mit qualifizierten Mitarbeitern besetzt. Je nach Flugaufkommen und daran angepasster Disposition sind folgende No Read Plätze berücksichtigt:

- Sortierhalle B = 2 Arbeitsplätze
- Sortierhalle C = 2 Arbeitsplätze
- Interimshalle = 2 Arbeitsplätze (je einer vor dem RPG von Check-in Sektion 7 bzw. Check-in Sektion 8)
- Hinter Sondergepäckschalter 250 = 1 Arbeitsplatz (kann bei Bedarf ggfs. von Mitarbeitern des Sondergepäckschalters 250 mitgemacht werden)
- Übergang von Beumer GFA in die Interimshalle = 1 Arbeitsplatz (kann bei Bedarf ggfs. vom Mitarbeiter des No Read Platzes vor dem RPG der Anlage 8 mitgemacht werden)

Die FDGHG führt diese Arbeiten im Auftrag der FDG durch. Alle No-Read-Arbeitsplätze sind grundsätzlich durchgängig von 04:00 Uhr bis 22:00 Uhr mit ausreichend Personal besetzt. Im Sommerflugplan sind die No-Read-Arbeitsplätze in den Sortierhallen nach Bedarf bereits ab 03:00 bzw. 03:30 Uhr zu besetzen.

3.2 Fallback-Procedures (Rückfallebene), MES-Plätze

Die Störungsfälle unterteilen sich in externe Störungen – Versorgung mit BSMs / Airlines – und interne Störungen – SAC. Treten derartige Störungen auf, müssen bis zu 9 Notarbeitsplätze besetzt werden. Die Besetzung dieser Arbeitsplätze erfolgt im ersten Schritt je nach Verfügbarkeit mit Personal der FDG. Die übrigen Notarbeitsplätze werden gemäß Marktanteil (Ermittlung entsprechend wie oben) durch das jeweilige Bodenabfertigungsunternehmen besetzt. Die Personalaufwendungen können der FDG in Rechnung gestellt werden. Die Verkehrsanteile werden regelmäßig überprüft, um die Anzahl der im Bedarfsfall einzusetzenden Mitarbeiter anzupassen. Darüber hinaus sind zwei NoRead-Arbeitsplätze dauerhaft im Auftrag der FDG durch qualifiziertes Personal der FDGHG besetzt.

Zu den Fallback-Procedures (Rückfallebene) ist im Bedarfsfall eingewiesenes bzw. kurz einzuweisendes Personal der Bodenabfertiger zur Besetzung der Rückfallebenen im Verhältnis des derzeitigen Marktanteils (Ermittlung entsprechend wie oben) der Wettbewerber einzusetzen. Dies bezieht sich hauptsächlich auf die Ausfälle von CSC, SAC, Netzwerk und BSM-Versorgung.

Bei Ausfällen der Fördertechnik ist ggf. die Überbrückung der ausgefallenen Strecken mit entsprechendem Personaleinsatz zu kompensieren. Die Aktivierung der Procedures wird in erster Linie über den technischen Operator (TO) der FDG und unabdingbar in Übereinstimmung mit den Personaldisponenten der FDGHG und OZBE-Disponenten angestoßen. Kurzeinweisungen werden von Mitarbeitern der FDG (RWA-Störungsdienstes oder OZBE) vorgenommen.

Im Falle von Störungen ist der „Notfallplan bei Störungen der Gepäckförderanlage (GFA)" von allen an der Abfertigung Beteiligten zu beachten. Er enthält Handlungsempfehlungen und regelt den Informationsfluss bei Störungen der GFA / Ausfall von Check-in Sektionen. Er wird den Airlines und allen an der Abfertigung beteiligten Unternehmen in Schriftform zur Verfügung gestellt und kann auf Anfrage bei der Betriebsleitung Gepäckmanagement eingesehen werden.

4 Gepäckabfertigung Outbound – Notabwurf / Zielstelle Band 12

4.1 Notabwurf Zielstelle 12, Flugsteig B

Bei Erreichen der maximalen Auslastung des Frühgepäckspeichers werden alle weiteren Gepäckstücke für Flüge, deren Zielstellen noch geschlossen sind, dem Notabwurf zugeführt. Auch Gepäckstücke, die vor dem Scannertor ihr Bag-Tag (Bag-Label, Gepäckanhänger) verloren haben, werden an der Zielstelle 12 abgeworfen. Möglichkeiten des Abwurfs an der Zielstelle 12 können unter anderem sein:

- Zielstelle voll
- Keine BSM
- Kein Bag-Tag
- Rush-Gepäck
- Zielstelle nicht geöffnet

Dieses Gepäck wird von qualifizierten Mitarbeitern an der Zielstelle 12 bearbeitet. Die FDGHG führt diese Arbeiten im Auftrag der FDG durch. Der Notabwurf ist grundsätzlich durchgängig von 04:00 Uhr bis 22:00 Uhr mit ausreichend Personal besetzt. Im Sommerflugplan ist der Notabwurf bereits nach Bedarf ab 03:00 Uhr bzw. 03:30 Uhr zu besetzen.

Pro Flug werden bis zu 5 Gepäckstücke gleichzeitig vom FDG-Personal bearbeitet. Darüber hinausgehende Gepäckmengen sind vom jeweiligen Bodenabfertiger selbst zu verarbeiten. In diesen Fällen werden die jeweiligen Einsatzleitungen sofort von OZBE benachrichtigt, um die GPS an der Zielstelle 12 bearbeiten zu lassen. Den Bodenabfertigungsunternehmen wird hier-für eine entsprechende Stellfläche für Gitterwagen an der Zielstelle 12 zugewiesen.

4.2 Notabwurf Flugsteig C

Der Notabwurf in Flugsteig C ist analog zum Notabwurf Flugsteig B zu betreiben. Aufgrund des zu erwartenden Gepäckaufkommens kann dieser standardmäßig allerdings mit weniger Personal besetzt werden. Möglichkeiten des Abwurfs am Notabwurf C können unter anderem sein:

- Zielstelle voll
- keine BSM
- kein Bag-Tag
- Rush-Gepäck
- Zielstelle nicht geöffnet

Dieses Gepäck wird von qualifizierten Mitarbeitern an der Zielstelle CS01 bearbeitet.

Die FDGHG führt diese Arbeiten im Auftrag der FDG durch. Der Notabwurf ist grundsätzlich durchgängig von 04:00 Uhr bis 22:00 Uhr mit ausreichend Personal besetzt. Im Sommerflugplan ist der Notabwurf bereits nach Bedarf ab 03:00 Uhr bzw. 03:30 Uhr zu besetzen.

4.3 Liste Zielstelle Band 12

Die FDGHG vermerkt im Auftrag der FDG alle Gepäckstücke, die aus unterschiedlichen Gründen nicht zur Verladung gelangt sind (Left behind) in der „Liste Band 12". Die Liste ist kalendertäglich unverzüglich an OZ zu übermitteln (die zeitnahe Übermittlung ist unbedingt einzuhalten, um anhand von noch vorhandenen Logfiles umgehend recherchieren zu können). Damit werden Schwachstellen im Bereich der EDV/Technik der Sortieranlage bzw. der Abfertigung erkannt und schnellstens für eine Fehlerbeseitigung gesorgt.

Sollten von den Bodenabfertigungsunternehmen eigene „Left behind-Listen" geführt werden, so sind auch diese Listen vollständig kalendertäglich unverzüglich an OZ zu übermitteln.

Für die Arbeitsabläufe an den Notabwürfen besteht eine separate SOP, in der die Arbeitsabläufe ausführlich beschrieben sind.

5 Gepäckabfertigung Outbound – Vorbereitungsflächen für die Sortierhallen

5.1 Vorbereitungsflächen für Ladeeinheiten zur Bestückung in den Sortierhallen B und C

Jeder Sortierhalle ist eine den Erfordernissen gerechte Abstellfläche für Leereinheiten zugeordnet. Diese Fläche dient im Sinne der Arbeitsvorbereitung ausschließlich der Bereitstellung von leeren Ladeeinheiten zur Nutzung in der jeweiligen Sortierhalle. Im Einzelnen sind es die nachfolgenden Flächen nahe den Flugzeugstandplätzen/Abfertigungspositionen:

- B 01 mit ca. 818qm Fläche, gegenwärtig 19 Abstellbahnen
- C 07 mit ca. 462 qm Fläche, gegenwärtig 8 Abstellbahnen

Die o. a. Flächen werden gemäß der Geschäftsanteile der Bodenabfertigungsunternehmen (Ermittlung entsprechen wie oben) aufgeteilt und bei Bedarf angepasst.

In den nachfolgenden Abbildungen werden die Arbeitsvorbereitungsflächen für die Sortierbereiche A/B, den Sortierbereich C und die Interimshalle C08 dargestellt.



Abbildung 4: Bereitstellungs-/Arbeitsvorbereitungsfläche B01 für den Sortierbereich A/B

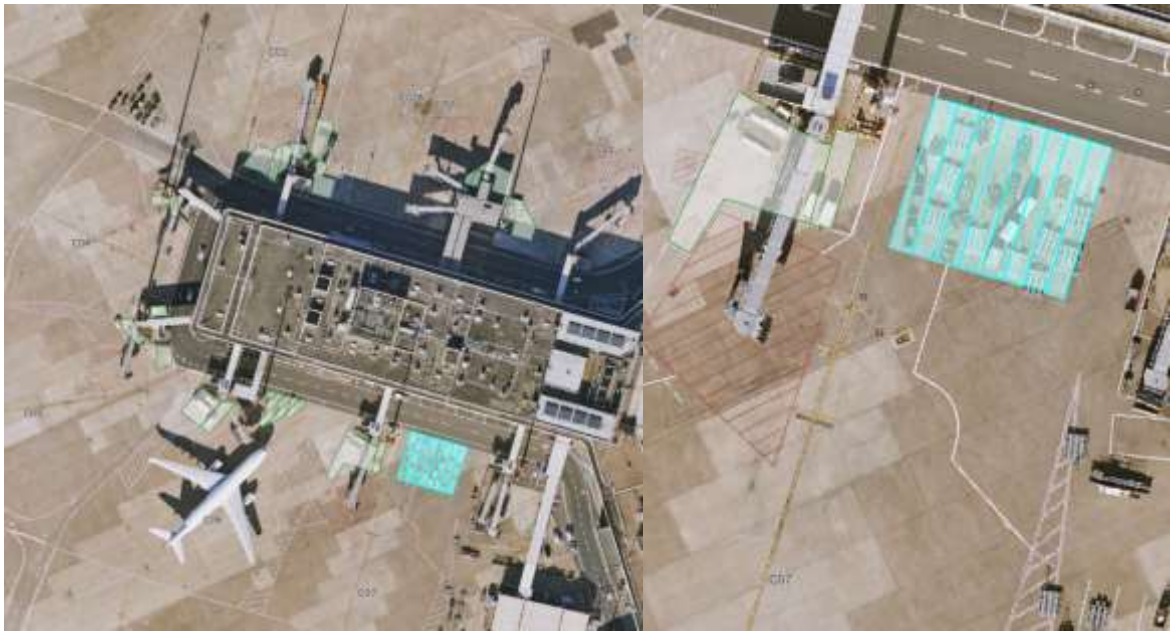


Abbildung 5: Bereitstellungs-/Arbeitsvorbereitungsfläche C07 für den Sortierbereich C



Abbildung 6: Bereitstellungs-/Arbeitsvorbereitungsfläche C08 für den Sortierbereich Interimshalle

6 Gepäckabfertigung Outbound – Baggage Reconciliation (BRS) u. Containererfassung

6.1 Baggage Reconciliation

Baggage Reconciliation soll sicherstellen, dass das Gepäck mit dem dazugehörigen Passagier stets gemeinsam an Bord ist. Mit BRS ist ein schneller Abgleich zwischen dem verladenen Gepäck und den gebordeten Fluggästen möglich (BRS liefert sofort druckbare Gepäcklisten). Airlines können auf Wunsch zeitaktuell über die Beladungszustände informiert werden (das Ausladen von Gepäck wird beschleunigt). Durch ein rasches Wiederausladen des Gepäcks werden Verspätungen und verpasste Slots minimiert.

Der Einsatz von BRS erfolgt auf Anforderung der Luftverkehrsgesellschaften, wobei die zentrale, digitale Erfassung von Gepäckstücken im Rahmen der Einführung eines Reisegepäck-Daten-Managements-Systems (RDMS) im Auftrag des Bundesministeriums des Inneren unerlässlich ist, um gravierende Nachteile in den Betriebsabläufen des Flughafens zu vermeiden.

Durchführung in den Gepäcksortierhallen:

Die Sortierung des Gepäcks erfolgt an den Zielstellen (Stich- oder Rundbänder) unter Einhaltung der -Luftverkehrsgesellschaft eigenen Sortierkriterien mit Hilfe von BRS. Die elektronische Erfassung von eingechecktem Gepäck und Transfergepäck ist durch das BRS möglich.

Das BRS-System wird von der FDG als Zentrale Infrastruktur zur Verfügung gestellt. Die Handhelds sind bei der SAIT anzumieten bzw. selbst durch die Bodenabfertiger zu beschaffen. In diesem Fall sind die Geräte vorab durch die SAIT zu zertifizieren.

6.2 Containerlager

Die von der FDG beauftragten Mitarbeiter sind verantwortlich für einen reibungslosen Containerumlauf und die Bestandspflege für alle eingelagerten Container von Luftverkehrsgesellschaften sowie der damit verbundenen Datenpflege für eine verbindliche Abrechnungsgrundlage.

Das Containerlager ist derzeit von 05:00 Uhr bis 22:30 Uhr geöffnet. Während der gesamten Betriebszeit ist das Containerlager mit ausreichend qualifizierten Mitarbeitern besetzt. Sämtliche Container werden durch eine Sichtprüfung auf Beschädigung und Sauberkeit überprüft und bei Beschädigung im Containerprogramm als Defekt abgelegt. Bei Feststellung von Beschädigungen an den Containern wird nach den vorliegenden Vorgaben und Vorschriften der betreffenden Luftverkehrsgesellschaft verfahren.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt verfügt das Gesamt-Containerlager über ein Fassungsvermögen von 595 AKE / AKH / AVA Containern. Die Abstellposition Fracht beinhaltet nur die Containerbereitstellung für diesen Bereich.

Die im Auftrag der FDG tätigen Mitarbeiter des Containerlagers können Container im Auftrag der Luftfahrtgesellschaften bzw. eines Bevollmächtigten auch zustellen oder abholen. Hierbei handelt es sich um eine entgeltpflichtige Sonderleistung.

Container, die außerhalb des Containerlagers auf dem Boden stehen, werden kostenpflichtig eingelagert. Hierbei sind auch die Regelungen des Pflichtenhefts für die Erbringung von Bodenabfertigungsdienstleistungen zu beachten.

6.3 Containererfassung (CRS)

Das Container Registration System (CRS) dient der Datenerfassung beim Einlagern und Auslagern von Leercontainern, die von Luftverkehrsgesellschaften auf dem Düsseldorf Airport im Containerlager der FDG zwi-

schengelagert werden. Neben der reinen Lagerverwaltung beinhaltet die Software auch Funktionen zur Erzeugung umfangreicher Statistiken, um Containerbewegungen zu verfolgen. Dazu gehört u.a. auch die Erstellung von Lagerberichten, die an die entsprechenden Luftverkehrsgesellschaften versendet werden können, um über die jeweiligen Bestände zu informieren. Diese Daten werden für die genaue Berechnung der Containerlagerzeit sowie für die Abrechnung gegenüber den Airlines nach Leistungsverzeichnis der FDG benötigt. Die Einlagerung von Containern ist für alle Airlines verpflichtend.

Jeder Container ist so zu kennzeichnen, dass sie der nutzenden Luftverkehrsgesellschaft eindeutig zuzuordnen ist (aufgedruckter Airline-Code und/oder Datenbasis – UCM). Ohne Kennzeichnung darf eine Abfertigung nicht erfolgen.

Alle Containerbewegungen im Containerlager der FDG werden von qualifizierten Mitarbeitern der FDGHG erfasst und manuell bearbeitet. Diese Dienstleistungen unterfallen der Zentralen Infrastruktur und werden von der FDGHG im Auftrag der FDG ausgeführt.

Zahlungspflichtig für gemäß „Verzeichnis der Leistungsentgelte“ anfallende Lagerentgelte ist die Airline, die den jeweiligen Container im Inboundprozess nach DUS verbracht hat.

7 Gepäckabfertigung – Transfergepäck

Die Bodenabfertigungsunternehmen verpflichten sich, die für den Transfergepäckumschlag nötige Personalmenge inkl. Equipment in ausreichender Anzahl zur Verfügung zu stellen. Neben Transferfahrern zum Verbringen von Transfergepäck zu den Sortierhallen sind Fahrer für den Pistentransfer bei cleanem Gepäck sowie ein Disponent für die Vorplanung einzusetzen.

Gepäck ist nach behördlichen Vorgaben zu durchleuchten. Eine enge Absprache mit OZBE ist zwingend erforderlich, um ggfs. Durchleuchtungseinheiten durch die BPol besetzen zu lassen.

Transfergepäck ist zwingend nach Zeitscheiben zu sortieren, um einen schnellen Gepäckumschlag zu gewährleisten und Left Behind Gepäck vermeiden zu können.

8 Gepäckabfertigung Inbound – Gepäckausgabe

8.1 Inbound

Die Gepäcklaufzeit (beginnend mit der der Aktuellen I-Block Time (AIBT bzw. ONB des Luftfahrzeugs bis zur Bereitstellung des Gepäcks an die Fluggäste am Ankunftsband) hat einen erheblichen Einfluss auf die Kundenzufriedenheit am Düsseldorf Airport. Deshalb muss diese Leistung der Bodenabfertigungsunternehmen dem Qualitätsstandard der FDG entsprechen. Ein separates Service Level Agreement (SLA) der Bodenabfertigungsunternehmen mit den jeweiligen Luftverkehrsgesellschaften, kann von den Vorgaben der FDG abweichen. Die Bodenabfertigungsunternehmen sind verpflichtet, die Vorgaben der Luftverkehrsgesellschaften der FDG bekannt zu geben. Sollten sich die Vorgaben ändern, so hat eine sofortige Information an die FDG zu erfolgen.

Die erfolgskritischen Leistungen der Bodenabfertigungsunternehmen beziehen sich hier insbesondere auf das rechtzeitige Vorhalten und Bereitstellen der erforderlichen Bodenabfertigungsgerätschaften und des ausreichenden Personals vor der AIBT/ONB des Luftfahrzeuges, das Ausladen des Gepäcks aus dem Luftfahrzeug sowie den Transport zu und das Auflegen des Gepäcks auf das für den betreffenden Flug zugewiesene Gepäckankunftsband.

Die Disposition der Ankunftsbänder erfolgt durch das Airport Control Center (Disposition Ankunftsbänder Tel.: 0211/421-51012) in Abhängigkeit der voraussichtlichen Gepäckausgabedauer pro Flug sowie organisatorischer, technischer und behördlicher Vorgaben. Die Bandbelegungen können sich aufgrund aktueller Situationen kurzfristig ändern. Alle Informationen können den Fluginformationsmonitoren (FIDS) entnommen werden.

Nach On-Block des Luftfahrzeugs ist so schnell wie möglich mit der Ausladung des Gepäcks zu beginnen. Die beladenen Ladeeinheiten sind unverzüglich von der Flugzeugposition abzufahren, wobei die Zahl der Fahrten abhängig von den Vorgaben der Airlines und den zulässigen Zuglängen gemäß Tabelle 14 ist. Sofern Vorgaben der Airlines nicht vorliegen, soll aus Gründen der Passenger Convenience stets der erste beladene Containerdolly oder die ersten beiden beladenen Gepäckwagen sofort zum Gepäckankunftsband transportiert werden. Hier ist unverzüglich unter Einbindung des ABCS mit der Entladung/Ausgabe des Gepäcks an die Passagiere zu beginnen.

Die Verbringung des Sondergepäcks in die vorgesehenen Bereiche der Ankunftshalle wird von den Bodenabfertigungsunternehmen unter Beachtung der geltenden EU-Verordnungen selbst durchgeführt. Insbesondere Rollstühle, Gehhilfen, Kinderwagen und AVIs sind dem Fluggast schnellstmöglich zur Verfügung zu stellen.

Zur Erfassung von Gepäcklaufzeiten und der Steuerung von Fluginformationsanzeigen an den Ankunftsbändern und im öffentlichen Abholerbereich, sind die jeweils am Ankunftsband vorhandenen ABCS-Monitore in folgender Reihenfolge zu bedienen:



Abbildung 7: Darstellung ABCS-Bedienfeld Ankunftsbänder

- Unmittelbar vor Beginn der Gepäckausgabe ist der Button „Start“ zu drücken.
- Bei Unterbrechung der Gepäckausgabe ist der Button „Pause“ zu drücken. Wenn die Ausladung fortgesetzt wird, ist wieder der Button „Start“ zu drücken.
- Bei Beendigung der Gepäckausgabe ist der Button „letzter Koffer“ zu drücken.

Durch das Betätigen der Button werden Zeitstempel erzeugt und erfasst. Diese fließen unter anderem in die Auswertung der Gepäcklaufzeiten ein. Daher ist jegliche Manipulation der Zeitstempel (z.B. zu frühes Starten des Bandes) untersagt und kann sanktioniert werden.

Sollte sich das Ankunftsband über den ABCS-Monitor nicht starten lassen, so ist unverzüglich die an den ABCS Monitoren angegebene Telefonnummer zu wählen und über die Störung zu informieren. Das Starten des Ankunftsbandes wird veranlasst und eine entsprechende Störmeldung abgesetzt.

Eine Beschädigung der Ankunftsbänder inkl. der ABCS-Monitore ist ebenfalls unverzüglich über die an den ABCS Monitoren angegebene Telefonnummer nach Schadensfeststellung zu melden. Verzögerungen, die das erste Gepäck betreffen, sind unverzüglich durch das jeweilige Bodenabfertigungsunternehmen im ABCS Inspektor einzutragen, damit der wartende Fluggast am Ankunftsband über eine mögliche Verzögerung informiert wird. Nach Ablauf der vorgegebenen Gepäcklaufzeit wird auch ohne diesen Eintrag automatisch eine Verzögerung angezeigt.

Bei einer Verzögerung während der Ausladung, die das letzte Gepäck betrifft, ist diese im ABCS Inspektor einzutragen und eine Durchsage am Ankunftsband zu veranlassen. Zusätzlich kann bei einer Verzögerung des

ersten als auch des letzten Gepäcks eine Bemerkung im ABCS Inspektor eingetragen werden. Bei dem Eintrag des Verzögerungscodes 90 „Sonstiges“ muss zusätzlich eine Bemerkung eingetragen werden.

Die jeweils von den Bodenabfertigungsunternehmen eingegebenen Verzögerungsgründe werden quartalsweise ausgewertet und ausschließlich an die Bodenabfertigungsunternehmen verschickt. Die Gepäcklaufzeiten die durch das ABCS System erfasst werden, werden von der FDG ausgewertet und den Luftverkehrsgesellschaften sowie den Bodenabfertigungsunternehmen zur Verfügung gestellt.

Die Veröffentlichung der Gepäcklaufzeiten erfolgt ausschließlich durch die FDG.

8.2 Qualitätsstandard Gepäcklaufzeiten

Aus Gründen der Passenger Convenience gibt die FDG mit den Bodenabfertigungsunternehmen abgestimmte Gepäcklaufzeiten vor. Die Zeitvorgaben werden bei Bedarf seitens der FDG nach billigem Ermessen modifiziert.

Die Laufzeit für das 1. Gepäck setzt sich aus zwei Teilen zusammen:

1. Die Zeit von AIBT/ONB bis zum Abtransport 1. Ladeeinheit.
2. Die Wegezeit von der Position bis zum Ankunftsband.

Die Laufzeit für das letzte Gepäck ist abhängig von der Passagierzahl des entsprechenden Fluges und berechnet sich nach der Abfahrtbereitschaftszeit der 1. Ladeeinheit und der Wegezeit zuzüglich der Dauer pro Bag-Pax-Intervall entsprechend der Anzahl der Bag-Pax-Einheiten.

Die vorgegebenen Laufzeiten für das 1. Gepäck und das letzte Gepäck können den nachfolgenden Tabellen entnommen werden. Die angegebenen Zeiten sind verbindlich. Die FDG behält sich jederzeit einseitige Änderungen der Angaben nach billigem Ermessen, z.B. durch Bauarbeiten, vor. Die jeweils aktuell gültige Tabelle 12 und Tabelle 13 für Entlade- und Wegezeiten können bei Bedarf auf Anfrage bei OZBQ eingesehen werden.

8.3 Malusregelung

Die Bodenabfertigungsunternehmen sind verpflichtet, im Falle der Überschreitung der entsprechenden Laufzeiten für das 1. Gepäck und/oder für das letzte Gepäck eine Strafe pro verzögertem Vorgang an die FDG zu entrichten. Dies gilt nicht, wenn das jeweilige Bodenabfertigungsunternehmen die Verspätung nicht zu vertreten hat.

Die Höhe der Strafzahlung bemisst sich nach folgender Staffelung:

- ✈ verspätete Ausladung von der 1. bis zur 3. Minute: keine Strafzahlung
- ✈ verspätete Ausladung von der 4. bis zur 10. Minute: 10,- Euro pro Vorgang
- ✈ verspätete Ausladung von der 11. bis zur 20. Minute: 20,- Euro pro Vorgang
- ✈ verspätete Ausladung ab der 21. Minute: 40,- Euro pro Vorgang

Sofern sich im Rahmen eines Entladungsvorgangs sowohl eine Verzögerung beim 1. Gepäck als auch beim letzten Gepäck ergibt, ist die Strafzahlung nur einmal zu leisten. Die Höhe bestimmt sich nach der größeren separat betrachteten Verspätung.

Vertragsstrafenobergrenze:

Die Gesamthöhe der Vertragsstrafe für ein Kalenderjahr wird begrenzt auf 2,5 % der Abfertigungsentgelte des betroffenen Bodenabfertigungsunternehmens für die Standardleistungen bei der Flugzeugabfertigung. Dem Bodenabfertigungsunternehmen ist vorbehalten, einen entsprechenden Nachweis zur Begrenzung der Vertragsstrafe zu führen.

Vorbehalt der Vertragsstrafe:

Die Vertragsstrafen müssen nur jeweils monatlich geltend gemacht werden.

8.4 Bonusregelung

Um einen weiteren Anreiz für die Bodenabfertigungsunternehmen für Qualitätssteigerungen zur Einhaltung der vorgegebenen Gepäcklaufzeiten zu schaffen, gelten folgende Bonusregelungen:

1. Gesamtperformance der pünktlichen Ausladungen über ein Kalenderjahr (Mittelwert erstes und letztes Gepäck) im Verhältnis zu allen Ausladungen des jeweiligen BVD-Dienstleisters

   Auf das Volumen der in einem Kalenderjahr vom jeweiligen Dienstleister gezahlten Strafen, wird von der FDG nachträglich ein Rabatt/eine Rückvergütung gewährt. Die Höhe des Rabatts/der Rückvergütung richtet sich dabei nach der Gesamtperformance der in-time Ausladungen des Gepäcks (Mittelwert des ersten und letzten Gepäckstücks) des jeweiligen Dienstleisters und in dem jeweiligen Kalenderjahr, im Vergleich zu allen Ausladungen des jeweiligen Dienstleisters. Die Rabatte/Rückvergütungen betragen:

   Gesamtperformance, prozentualer Anteil der in-time-Ausladungen:

   ≥70%, Ausschüttung von 10% der durch den jeweiligen BVD gezahlten Strafen

   ≥75%, Ausschüttung von 20% der durch den jeweiligen BVD gezahlten Strafen

   ≥80%, Ausschüttung von 30% der durch den jeweiligen BVD gezahlten Strafen

   ≥85%, Ausschüttung von 40% der durch den jeweiligen BVD gezahlten Strafen

   ≥90%, Ausschüttung von 50% der durch den jeweiligen BVD gezahlten Strafen

2. Ausladungen des letzten Gepäcks ab der 21. Minute Verspätung unabhängig von einem Verschulden der Verzögerung (Gesamtzahl für das Jahr) im Verhältnis zu allen Ausladungen des jeweiligen BVD-Dienstleisters

   Auf das Volumen der in einem Kalenderjahr vom jeweiligen Dienstleister gezahlten Strafen, wird von der FDG nachträglich ein Rabatt/eine Rückvergütung gewährt. Die Höhe des Rabatts/der Rückvergütung richtet sich dabei nach den Ausladungen des letzten Gepäcks ab der 21. Minute Verspätung in dem jeweiligen Kalenderjahr, unabhängig von den Verzögerungsgründen und einem Verschulden im Vergleich zu allen Ausladungen des jeweiligen Dienstleisters. Die Rabatte/Rückvergütungen betragen:

   Ausladungen ab der 21. Minute Verspätung, prozentualer Anteil:

   ≤1,5%, Ausschüttung von 10% der durch den jeweiligen BVD gezahlten Strafen

   ≤1,3%, Ausschüttung von 20% der durch den jeweiligen BVD gezahlten Strafen

   ≤1,1%, Ausschüttung von 30% der durch den jeweiligen BVD gezahlten Strafen

   ≤0,9%, Ausschüttung von 40% der durch den jeweiligen BVD gezahlten Strafen

   ≤0,7%, Ausschüttung von 50% der durch den jeweiligen BVD gezahlten Strafen

Der Qualitätsstandard für Gepäcklaufzeiten richtet sich nach den in den nachfolgenden Tabellen dargestellten Entladezeiten am LFZ, in Verbindung mit einer Wegematrix für den Transportweg zum Gepäckausgabeband in der Ankunft.

8.4.1 Entladezeiten nach Luftfahrzeugtyp

LFZ-Typ	Beschreibung	Abfahrt-bereitschaft 1. Ladeein-heit [Min]	Bag-/Pax-Intervall	Dauer pro Bag-Pax-Intervall [Min]	Mindest-entlade-dauer [Min]
A2201	Airbus, A-220-100	12	50	4	10
A2203	Airbus, A-220-300	12	50	4	10
A3004	Airbus, A-300 B4-2	13	50	4	10
A3006	Airbus, A-300 B4-600	13	50	4	10

LFZ-Typ	Beschreibung	Abfahrt-bereitschaft 1. Ladeein-heit [Min]	Bag-/Pax-Intervall	Dauer pro Bag-Pax-Intervall [Min]	Mindest-entlade-dauer [Min]
A3103	Airbus, A-310-300	13	50	4	10
A3181	Airbus, A-318	12	50	4	10
A318S	Airbus, A-318 Sharklets	12	50	4	10
A3191	Airbus, A-319	13	50	4	10
A319N	Airbus, A-319 neo	13	50	4	10
A319S	Airbus, A-319 Sharklets	13	50	4	10
A3201	Airbus, A-320-100	12	50	4	10
A3202	Airbus, A-320-200	12	50	4	10
A320N	Airbus, A-320 neo	12	50	4	10
A320S	Airbus, A-320-200 Sharklets	12	50	4	10
A3211	Airbus, A-321-100	11	50	4	10
A3212	Airbus, A-321-200	12	50	4	10
A321N	Airbus, A-321 neo / A-321LR / A-321XLR	12	50	4	10
A321S	Airbus, A-321-100 / 200 Sharklets / A-321 ceo	12	50	4	10
A3302	Airbus, A-330-200	14	50	4	10
A3303	Airbus, A-330-300	14	50	4	10
A3309	Airbus, A-330-900 neo	14	50	4	10
A3402	Airbus, A-340-200	12	50	4	10
A3403	Airbus, A-340-300	12	50	4	10
A3405	Airbus, A-340-500	12	50	4	10
A3406	Airbus, A-340-600	12	50	4	10
A3501	Airbus, A-350-1000 XWB	13	50	4	10
A3508	Airbus, A-350-800 XWB	13	50	4	10
A3509	Airbus, A-350-900 XWB	13	50	4	10
A3808	Airbus, A-380-800	16	50	4	10
AN148	Antonov, An-148	10	50	4	10
AT42	ATR 42-300	9	50	4	10
AT425	ATR 42-500	9	50	4	10
AT72	ATR 72-200	10	50	4	10
AT722	ATR 72-210, 211, 212	10	50	4	10
AT725	ATR 72-500, 210A, 212A	10	50	4	10
AT726	ATR 72-600, 210A, 212A	10	50	4	10
B7172	Boeing, 717-200	12	50	4	10
B733W	Boeing, 737-300 Winglets	10	50	4	10
B735W	Boeing, 737-500 Winglets	11	50	4	10
B7372	Boeing, 737-200	10	50	4	10
B7373	Boeing, 737-300	10	50	4	10
B7374	Boeing, 737-400	12	50	4	10
B7375	Boeing, 737-500	11	50	4	10
B7376	Boeing, 737-600	12	50	4	10
B7377	Boeing, 737-700	13	50	4	10
B7378	Boeing, 737-800	14	50	4	10
B7379	Boeing, 737-900	14	50	4	10

LFZ-Typ	Beschreibung	Abfahrt-bereitschaft 1. Ladeein-heit [Min]	Bag-/Pax-Intervall	Dauer pro Bag-Pax-Intervall [Min]	Mindest-entlade-dauer [Min]
B737A	BOEING, 737-200 Adv.	12	50	4	10
B737M	Boeing, 737 MAX 7	13	50	4	10
B737W	Boeing, 737-700 Winglets	13	50	4	10
B738M	Boeing, 737 MAX 8	14	50	4	10
B738W	Boeing, 737-800 Winglets	14	50	4	10
B739M	Boeing, 737 MAX 9	14	50	4	10
B739W	Boeing, 737-900 Winglets	14	50	4	10
B7474	Boeing, 747-400	13	50	4	10
B752W	Boeing, 757-200 Winglets	14	50	4	10
B753W	Boeing, 757-300 Winglets	14	50	4	10
B7572	Boeing, 757-200	14	50	4	10
B7573	Boeing, 757-300	14	50	4	10
B763W	Boeing, 767-300ER Winglets	12	50	4	10
B7672	Boeing, 767-200 / ER	12	50	4	10
B7673	Boeing, 767-300	12	50	4	10
B7674	Boeing, 767-400ER	12	50	4	10
B772E	Boeing, 777-200 ER	13	50	4	10
B772L	Boeing, 777-200 LR	13	50	4	10
B773E	Boeing, 777-300 ER	13	50	4	10
B7773	Boeing, 777-300	13	50	4	10
B7878	Boeing, 787-8	13	50	4	10
B7879	Boeing, 787-9	13	50	4	10
BA31	British Aerospace, Jetstream 31	9	50	4	10
BA32	British Aerospace, Jetstream Super 31	9	50	4	10
BA461	British Aerospace, BAe-146-100	11	50	4	10
BA462	British Aerospace, BAe-146-200	10	50	4	10
BA463	British Aerospace, BAe-146-300	10	50	4	10
BA467	British Aerospace, RJ-70 Avroliner	11	50	4	10
BA468	British Aerospace, RJ-85 Avroliner	11	50	4	10
C525C	Cessna, 525C Citation CJ4	8	50	4	10
C680	Cessna, 680 Citation Sovereign, (+)	8	50	4	10
CL65	Bombardier, CL-600 Challenger 650	10	50	4	10
CL70	Canadair, Regional Jet CRJ-700 / 701 / 870	11	50	4	10
CL90	Canadair, Regional Jet CRJ-900 / 890	12	50	4	10
CRJ1	Canadair, Regional Jet CRJ-100	10	50	4	10
CRJ2	Canadair, Regional Jet CRJ-200 / CL-600 C 850	10	50	4	10
CRJX	Canadair, Regional Jet CRJ-1000	12	50	4	10
CS100	Bombardier, CS100	12	50	4	10
CS300	Bombardier, CS300	12	50	4	10
D3281	Fairchild Dornier, 328-100	11	50	4	10
D3283	Fairchild Dornier, 328-300 Jet	11	50	4	10
DH83	De Havilland Canada, DHC-8-300 Dash 8	9	50	4	10

LFZ-Typ	Beschreibung	Abfahrt-bereitschaft 1. Ladeein-heit [Min]	Bag-/Pax-Intervall	Dauer pro Bag-Pax-Intervall [Min]	Mindest-entlade-dauer [Min]
DH84	De Havilland Canada, DHC-8-400 Dash 8	9	50	4	10
E120	Embraer, EMB-120 Brasilia	9	50	4	10
E135	Embraer, ERJ-135	9	50	4	10
E145	Embraer, ERJ-145 / LR	9	50	4	10
E170	Embraer, ERJ 170-100 STD; AR; LR; SU; SE	10	50	4	10
E170L	Embraer, 175 / ERJ 170-200 STD; EWT; AR (long)	10	50	4	10
E175	Embraer, ERJ-170-200; LR (short wing)	10	50	4	10
E190	Embraer, ERJ 190-100 / 190	13	50	4	10
E190E	Embraer, E190-E2 / 190-300	13	50	4	10
E195	Embraer, ERJ 190-200 / 195	13	50	4	10
E195E	Embraer, E195-E2 / 195-400	13	50	4	10
FK10	Fokker, 100	12	50	4	10
FK50	Fokker, 50	10	50	4	10
FK70	Fokker, 70	10	50	4	10
MD801	McDonnell Douglas, MD-81	12	50	4	10
MD802	McDonnell Douglas, MD-82	13	50	4	10
MD803	McDonnell Douglas, MD-83	13	50	4	10
MD807	McDonnell Douglas, MD-87	12	50	4	10
RJ100	Avro, RJ-100 Avroliner	11	50	4	10
SB20	Saab, 2000	8	50	4	10
SF34	Saab, 340	8	50	4	10
SSJ95	Sukhoi, Superjet 100-95	12	50	4	10
SW4	Fairchild Swearingen, Metro	9	50	4	10
TU54M	Tupolev, Tu-154	12	50	4	10

Tabelle 12: Entladezeiten Gepäck nach Luftfahrzeugtyp

8.5 Wegezeitenmatrix

In der nachfolgenden Wegematrix sind die ermittelten durchschnittlichen Fahrzeiten in Minuten für den Gepäcktransport von den Abfertigungspositionen zu den Gepäckausgabebändern aufgeführt.

LFZ Abfertigung/ Positionsbereiche	Gepäckausgabebänder Nr.		
	1-6	7-14	17-20
V01 – V08C	7	8	9
V11A – V22	6	7	8
V23 – V29A	5	6	7
Halle 9, 8, 7 V38 – V42	6	7	8
V43 – V53	5	6	7
A01 – A08	4	5	6
A09 – A16	3	4	5
B01 – B11	3	3	4
C01 – C04	3	3	3
C05 – C08	4	4	3
V61 – V63	5	4	4
V70 – V77	4	4	3
V80 – V87	6	5	4
V91 – V97	6	5	4
V101 – V108	7	6	5

Tabelle 13: Wegematrix mit Fahrzeiten für Gepäcktransport zum Ausgabeband

9 Zulässige Zuglängen und Betriebsregelungen

Die zulässigen Zuglängen von Geräten und Transporteinheiten im Fahr- und Rangierbetrieb sind in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt.

Zulässige Zahl der Anhänger			
		Lastkarren  (Beispielmodell)	Elektro-Schlepper (Minimobil)  (Beispielmodell)
 (Beispielmodell)	Gepäckwagen	max. 4	max. 4
 (Beispielmodell)	Dollys, LD 3 und LD 7	max. 3	max. 2

Diese Tabelle gilt in Verbindung mit der FBO, der StVO sowie der StVZO.

1. Der Fahrer ist für den sicheren Betrieb der Fahrzeuge und Gerätezüge bezüglich Ladungssicherung und Anhängelasten verantwortlich.
2. Die maximale Anhängelast ist zu beachten (siehe Angaben am Zugfahrzeug).
3. Hinter selbstfahrenden Arbeitsgeräten (z. B. Förderbänder) darf max. ein Gepäckwagen gezogen werden.
4. Gemischte Züge sind unzulässig.
5. Gerätezüge sind so zusammenzustellen, dass die Spurhaltung sichergestellt ist. Schwere Anhänger sind direkt hinter das Zugfahrzeug zu hängen, leichtere dahinter.
6. Bauartbedingte Geschwindigkeitsbegrenzungen einzelner Anhänger (z. B. GPU max. 25 km/h) sind zu beachten.
7. Diese Tabelle gilt für den Fahrbetrieb, nicht für den Rangierbetrieb.

Fahrbetrieb: Fahrten von den Sortierhallen zu den Positionen oder zwischen verschiedenen Abfertigungspositionen.
Rangierbetrieb: Bewegungen in max. Schrittgeschwindigkeit auf einer Position oder in den Sortierhallen zum Vorziehen oder Ausrichten der Anhänger.

Tabelle 14: Zulässige Zuglängen für Fahr- und Rangierbetrieb

10 Rechte und Pflichten der FDG-Aufsichtsbeauftragten (Supervisor) in den Sortierhallen

Der Supervisor (OZBE) ist zuständig für einen reibungslosen Betriebsablauf in den Sortierhallen sowie für die Überwachung der Einhaltung relevanter, geltender Vorgaben gemäß vorliegender FBO und FOD Ordnung der FDG. Im Zusammenhang mit den Belangen der Gepäckabfertigung ist er für alle Luftverkehrsgesellschaften und deren Bodenabfertiger der direkte operative Ansprechpartner bei Störungen vor Ort (ggf. auch am Check-in Schalter).

OZBE überprüft die im Verantwortungsbereich liegenden Räumlichkeiten und Anlagen und veranlasst die Beseitigung eventueller Missstände und Gefahren in Absprache mit den Beteiligten der Abteilung Aviation und Zentrales Infrastrukturmanagement der FDG. Zu den Aufgaben gehört auch die Überwachung eines korrekten Arbeitsablaufs unter Berücksichtigung der Vorschriften der Berufsgenossenschaften (BGV/UVV).

Bei einer Begehung der Gepäcksortierhallen aus arbeitsschutzrechtlichen Aspekten ist OZBE hinzuzuziehen, damit bei eventuellen Beanstandungen eine sofortige Behebung in Absprache mit den Beteiligten der Abteilung Aviation und Zentrales Infrastrukturmanagement der FDG veranlasst werden kann.

Weitere Tätigkeiten von OZBE sind die Überwachung, sowie Kontrolle der:

- No-Read-Arbeitsplätze
- Containerlagertätigkeiten
- Notabwurf-Tätigkeiten
- des Sondergepäckhandlings

Ggf. kann die Einhaltung der durch OZBQ festgelegten Qualitätsstandards im Bereich des Gepäckmanagements vor Ort durch OZBE durchgeführt werden.

OZBE überwacht die ordnungsgemäße Nutzung der Stellflächen für Ladeeinheiten im Innern der Gepäcksortierhallen. Dort die Ladeeinheiten sind entlang der Bandanlagen in eine Fahrtrichtung aufzustellen, sodass ein ungehinderter Zu- und Abfluss von Ladeeinheiten möglich ist, sowie die ordnungsgemäße Nutzung der von der FDG zur Verfügung gestellten Bereitstellungsflächen vor den Sortierhallen (s. 5.1).

Die Überwachung und Dokumentation von Ordnung und Sauberkeit in den Sortierhallen sowie der pfleglichen Behandlung der ZI-Einrichtungen obliegt OZBE. Zu den weiteren Aufgaben gehört auch die Aufnahme von Schäden mit den dazugehörigen Zeugenbefragungen und Fotos sowie Erstellen von Recherchen und Weitergabe an die Abteilung Aviation und Zentrales Infrastrukturmanagement. OZBE führt bei Bekanntwerden oder Feststellung von Unregelmäßigkeiten eigene Recherchen unter Einbindung aller beteiligten Stellen durch und sorgt nach Möglichkeit umgehend für deren Abhilfe/Beseitigung der Missstände.

Schäden an ZI-Abfertigungseinrichtungen (festzustellen durch regelmäßige Sichtkontrollen) werden von OZBE überwacht und nach einer verursachergerechten Prüfung der Abteilung Aviation und Zentrales Infrastrukturmanagement der FDG (OZ) gemeldet. Instandhaltungsmaßnahmen und Reparaturen werden von OZ der FDG veranlasst und einer verursachergerechten Abrechnung zugeführt.

OZBE ist verantwortlich für die Erstellung und Versand eines internen Tagesberichtes an einen definierten Verteilerkreis. OZBE dokumentiert jede Betriebsstörung sowie eine Aufzeichnung des täglichen Gepäckaufkommens, gegliedert nach den einzelnen Abfertigungsbereichen.

OZBE unterstützt Notfallkonzepte entsprechend der Festlegungen des „Notfallplans bei Störungen der Gepäckförderanlage (GFA)“ bei technischen Störungen und gibt zum Zwecke der Koordination und einer schnellstmöglichen Rückkehr zum Regelbetrieb Anweisungen an die Bodenabfertigungsunternehmen.

OZBE achtet auf die Einhaltung des Rauchverbots, dokumentiert Missachtungen schriftlich und veranlasst ggf. eine Sanktionierung.

11 Sanktionen Gepäckabfertigung

Schuldhafte Zuwiderhandlungen und Verstöße gegen die Benutzungsvorschriften der FBO, sowie den in Abschnitt 1, 6, 7 und 9 der vorliegenden Anlage, begründen eine Pflicht zu einer Strafzahlung in Höhe von bis zu 1.000,- € an die FDG. Hiervon unberührt sind die gesondert festgelegten Strafzahlungen im Rahmen des Qualitätsstandards Gepäcklaufzeiten unter Abschnitt 8 und den im BVD Pflichtenheft verankerten BVD Dienstleistungsstandards.

Die Höhe der Strafzahlung bemisst sich nach der Schwere des Verstoßes und den Auswirkungen auf die betrieblichen Abläufe entsprechend der IATA IGOM/AHM Standards. Für die häufigsten Pflichtverletzungen werden die in der nachstehenden Tabelle aufgeführten Vertragsstrafen pro Verstoß verwirkt.

● Hallentor nicht geschlossen. ● Keine Vorbereitung der Zielstelle bei geplanter Öffnungszeit. ● Einschleusen von Sondergepäck in die Gepäckförderanlage.	100,- €
● Zielstelle ist entgegen Ziff. 1 Abs. 2 nicht mit Personal bzw. nicht ausreichendem Personal besetzt und dies hat zur Folge, dass - OZBE den Dienstleister auffordern muss, Personal einzuteilen und/oder - eine mangelnde Logistik während der Abfertigung (Ladeeinheiten Versorgung, Flug muss mehrfach geschlossen werden) auftritt.	250,- €
● Zusätzlich keine Vorbereitung, kein Personal vor Ort und dies hat zur Folge, dass, - Flug nicht geöffnet werden kann und/oder - sich eine große Anzahl Gepäckstücke (ca. 100 GPS) im Frühgepäckspeicher befindet und/oder - Flug geschlossen werden muss und GPS mehrfach manuell abgezogen werden müssen und/oder - häufige Vollmeldungen auftreten, sodass GPS am Notabwurf abgeworfen werden.	500,- €
● Aufgrund von fehlendem Personal und fehlender Vorbereitung wird ein anderer Nutzer in seiner Abfertigung wesentlich behindert.	750,- €
● Countersektion muss geschlossen werden aufgrund von mangelhafter Abfertigung. ● Schuldhafte Beschädigung der Gebäudeeinrichtingen	1000,- €
● Verspätetes Eintreffen am Sondergepäckschalter ● Abholung Sondergepäck ab der 11ten Minute (siehe Pflichtenheft für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten auf dem Flughafen Düsseldorf Punkt 2.3)	10,- € pro weitere Verspätungsminute

Soweit der Dienstleister nachweist, dass er für denselben Verstoß gegenüber der betroffenen Luftverkehrsgesellschaft zu Schadenersatz oder zu Vertragsstrafen verpflichtet ist, werden Vertragsstrafenzahlungen oder Schadenersatzzahlungen an die Luftverkehrsgesellschaft auf die Strafzahlung an die FDG angerechnet.

Die Gesamthöhe aller verwirkten Vertragsstrafen in einem Kalenderjahr nach Anlage 5 (einschließlich Ziff. 8) wird auf 2,5 % der Gesamt-Abfertigungsentgelte des betroffenen Bodenabfertigungsunternehmens für die Standardleistungen bei der Flugzeugabfertigung dieses Kalenderjahres begrenzt.

Weitergehende Ansprüche, insbesondere Erfüllungsansprüche der FDG bleiben von vorstehenden Regelungen unberührt.

✈ Allen FDG-Weisungen bezüglich der Betriebspflichten ist unbedingt Folge zu leisten!

Anlage 6: Service Level Specification (SLS) zur Nutzung von Check-in countern/Schaltern (CIC), (zur FBO, II. Teil –3.5)

1 Vorbemerkung

Die Zentralen Infrastruktureinrichtungen (ZI) werden gemäß § 6 BADV betrieben. Den vereinbarten Betriebspflichten und den daraus resultierenden Anweisungen der Flughafen Düsseldorf GmbH (FDG), Aviation und Zentrales Infrastrukturmanagement ist umgehend Folge zu leisten. Die SLS regelt alle Dienstleistungen und Services der Zentralen Infrastruktureinrichtungen eines Check-in counters sowie den zwischen der jeweiligen Luftverkehrsgesellschaft (LVG) und der FDG definierten Standards und sonstigen Vereinbarungen.

Diese Serviceregelungen ergänzen bestehende Vereinbarungen und Verträge, die ihre Gültigkeit behalten.

Die FDG und ihre Erfüllungsgehilfen (von ihr beauftragte Unternehmen) sind berechtigt, eigenständig Kontrollen über die Einhaltung der Serviceregelungen durchzuführen.

In der Abflughalle des Hauptterminals stehen räumlich verteilt Check-in counter zur personellen Besetzung, als auch Self-service Einrichtungen (Self-Service Check-in, Self-Bag-Drop Automaten) zur Verfügung. Die Lage der Einrichtungen ist dem III. Teil der FBO zu entnehmen, Abschnitt 3 Übersichtspläne Zentrale Infrastruktur (ZI).

Die Anmietung von Check-in countern erfolgt direkt bei der FDG über das Airport Control Center (ACC). Check-in counter dürfen nur zum Einchecken von Passagieren bzw. für Leistungen, die unmittelbar zum Check-in Vorgang gehören, genutzt werden. Für weitere Funktionen/Aufgaben sind andere Flächen (z.B. Ticket-Counter, Büros etc.) anzumieten.

Grundsätzlich gilt, dass die jeweilige LVG für die Einhaltung des SLS verantwortlich ist.

2 Anmietung von Check-in counter (CIC)

2.1 Bedarfsanmeldung/Anforderung

Die Luftverkehrsgesellschaften haben die benötigten CIC direkt beim ACC Tel.: 0211/421-51012, anzumieten. Von dort aus erfolgt die Zuweisung der CIC unter Berücksichtigung der Anforderungen und vorhandenen Möglichkeiten/Kapazitäten.

Die Anzahl der mindestens an zu mietenden CIC richtet sich nach der erwarteten Passagierzahl. Grundsätzlich ist ein CIC pro angefangene 90 Passagiere anzumieten (z.B. B737-800 mit 186 Passagieren bedeutet 2 CIC). Fordert die Luftverkehrsgesellschaft mehr als die mindestens erforderlichen CIC an, so ist die Verfügbarkeit mit dem ACC abzuklären. Sofern ausreichend CIC zur Verfügung stehen, stellt das ACC diese bereit. Sofern nicht genügend Counter zur Verfügung stehen, so ist hier in enger Abstimmung mit dem ACC eine Lösung zu erarbeiten. Es sind auch freie Kapazitäten in räumlicher Nähe der gewünschten CIC zu prüfen und ggf. CIC zuzuteilen, die nicht unmittelbar aneinander angrenzen.

Um vorab Konflikte zu vermeiden, ist die Saisonvorplanung mit dem entsprechenden Bedarf rechtzeitig an das ACC zu senden. Anhand dieser Vorplanungen ist eine Vergabe von CIC frühzeitig zu klären.

Aufgrund der bekannten Fluggastzahlen ist eine optimale Reservierung der Schalteranzahl vorzunehmen, so dass das kurzfristige Anmieten ein Sonder- bzw. Ausnahmefall bleiben soll. Ein regelmäßiger Austausch der aktualisierten Passagierprognosen ist erforderlich. Die aktuellen Buchungszahlen können mit einer Woche Vorlauf an die Abteilung OZA der FDG gesandt werden. Sollte der angeforderte Bedarf im Rahmen der Planung

nicht durch den Flughafen zur Verfügung gestellt werden können, hat durch das ACC eine Abstimmung mit den Luftverkehrsgesellschaften zu erfolgen.

2.2 Anzeigemedien für Check-in counter (CIC) und Gate-counter

Die Airlines haben an den Anzeigemedien der CIC und Gate-counter ihre Logos einzuspielen. Zudem kann die Darstellung anderer Hinweisen der Airlines an den Anzeigemedien der CIC und Gate-counter erfolgen. Dazu sind alle erforderlichen Informationen mindestens 14 Tage vor beabsichtigtem Veröffentlichungszeitpunkt zur Verfügung zu stellen, per Email an: admin.logo@dus.com .

Erforderliche Formate:

Bildart	Grafikformat	Anwendungsbereich
Vollbild (VB): 1920 x 1080 Pixel	GIF, JPG, PNG	Check-In und über den Ausgängen am Gate (2 Monitore)
Teilbild / Banner (TB): 1920 x 431 Pixel	GIF, JPG, PNG	Check-In in Verbindung mit Standard-Fluginformationen, einzeiligem, dreizeiligem Freitext, auch alternierend und am Gate.
Front (VB): 1080 x 1920 Pixel	GIF, JPG, PNG	Check-In (nicht an allen CIC möglich)

Tabelle 15: Erforderliche Formate der Anzeigemedien (CIC u. Gate)

Die Bearbeitung ist entgeltpflichtig. Preise sind dem aktuellen FDG Verzeichnis der Leistungsentgelte zu entnehmen.

3 Ckeck-in equipment der FDG an den Schaltersektionen

Die FDG stellt eine neutrale Schalterfläche mit dem erforderlichen Equipment zur Verfügung:

CUTE-Equipment bestehend aus:

- 1 Monitor
- 1 Tag-Drucker
- 1 Tastatur mit Card-Reader
- 1 optische Laser-Maus
- 1 Tisch-Scanner

Die Nutzung des CUTE-Services inkl. Equipment ist entgeltpflichtig. Die Entgelte sind der jeweils gültigen Entgeltordnung und der Flughafenhomepage unter https://www.dus.com/de-de/businesspartner/aviation/entgelte-und-regularien zu entnehmen.

Leistungsumfang eines Check-in counters, bestehend aus:

- Desk und Mobiliar einschließlich der Staufläche vor dem Check-in counter
- Gurtständer für das Queuing
- Telefon und Anschluss
- FIDS-Monitore oberhalb und vor dem Check-In Counter
- Netzanschlüsse für das CUTE-Equipment
- Energieversorgung

Diskretionslinien sind vor jedem Counter auf dem Boden aufgebracht.

Die Nutzung der Check-in counter ist entgeltpflichtig. Die Entgelte sind dem jeweils gültigen Verzeichnis der „Sonstigen Abfertigungseinrichtungen“ auf der Flughafenhomepage https://www.dus.com/de-de/business-partner/aviation/entgelte-und-regularien zu entnehmen.

4 Abfertigungsequipment der Airline

Der Einsatz des gesamten Airline-Equipments ist vor Ingebrauchnahme der Counter mit der FDG abzustimmen. Hierzu zählen sowohl die brandschutztechnische Genehmigung als auch die vorherige Zustimmung des Zentralen Infrastrukturmanagements der FDG.

Airline-spezifisches Material ist von der Airline oder deren Beauftragten vor Beginn des Check-in (ergibt sich aus der Vereinbarung Anmietung von CIC, variabel zwischen 2 und 3 Stunden vor STD) aufzubauen und nach Check-in Ende (ergibt sich aus der Vereinbarung Anmietung von CIC, variabel zwischen 0,5 und 1 Stunde vor STD) wieder vollständig abzubauen.

Das Material ist in einem geeigneten Raum zugriffsicher unterzubringen. Die Brandschutzbestimmungen sind zu beachten. Sollten keine eigenen zur Verfügung stehen oder bereits angemietete Räume zur Unterbringung nicht ausreichen, so kann die Abteilung NM der FDG auf Anfrage Auskunft über die Verfügbarkeit von Räumen (zur Miete) erteilen.

Zulässiges Equipment:

- Gepäckkonturrahmen
- Hinweisstele
- Bodenbeläge (z.B. Teppich)
- Banner (Roll-Ups)
- Desks zur Dokumentenkontrolle

Aufgrund der Platzverhältnisse ist pro Luftverkehrsgesellschaft und zusammenhängendem Check-in Bereich nur ein Gepäckkonturrahmen mit den Maximalmaßen von 1,6m x 0,8m x 0,4m (HxBxT) im öffentlichen Terminalbereich zulässig.

Der Flughafen hat vor jeder Check-in Sektion Gurtständer aufgestellt, die mittels Magneten mit auf dem Granitboden verklebten Metallplatten verbunden sind und somit in ihrer Position nicht verändert werden können. Die Luftverkehrsgesellschaften haben die Möglichkeit, verschiedene Varianten der Passagierführung (Queuing) aufzubauen, ohne die Position der Gurtständer verändern zu dürfen. Es ist lediglich eine Veränderung der Gurtpositionen erforderlich und zulässig.

Sollten Beschädigungen festgestellt werden, ist sofort die Störungsstelle (0211/421-119) des Flughafens zu informieren und der beschädigte Gurtständer ist, zur Vermeidung von Unfällen, bis zum Eintreffen des Störungsdienstes sicher zu verwahren. Eine weitere Nutzung ist unzulässig.

Stelen, die zur Klassenidentifizierung benötigt werden, dürfen folgende Maße nicht überschreiten: 2,3m x 0,5m x 0,1m (HxBxT). Ein etwaig eingesetzter flacher Standfuß ist von den Maßvorgaben ausgenommen.

Die Verwendung weiterer Stelen (auch bei temporärer Nutzung) bedarf der vorherigen Zustimmung durch das Terminalmanagement.

Pro Eingang ist das Aufstellen nur einer Stele zulässig. In Abstimmung mit der FDG sind Konzepte zu wählen, die es ermöglichen, eine Stele für zwei Eingänge zu nutzen.

Bewegliche Bodenbeläge (z.B. Teppiche) zur Unterscheidung der Flug-Klasse sind nur für die Premium-Klasse zulässig. Die Bodenbeläge dürfen ein Maß von 2,0m x 1,2m (LxB) nicht überschreiten.

Für den Transport der benötigten Materialen ist die Nutzung von Gepäckwagen untersagt.

LVG-spezifische Banner, die im Counterbereich aufgestellt werden, dürfen erst zum Check-in Start angebracht werden. Unmittelbar nach Check-in Ende sind diese wieder zu entfernen und wie das übrige Equipment sicher in einem abgeschlossenen Raum nach den jeweiligen Miet- und Nutzungsbestimmungen unterzubringen. Die Größe der Banner muss der jeweiligen Situation im Counterbereich entsprechen. Die Banner dürfen die technischen Einrichtungen nicht behindern oder Fluchtwege verdecken/einengen. Auch hier ist eine Abstimmung mit dem Terminalmanagement der FDG erforderlich.

Desks zur Dokumentenkontrolle sollten auf (feststellbaren) Rollen montiert sein. Die Maße 1,3m x 1,0m x 0,5m (HxBxT) dürfen grundsätzlich nicht überschritten werden.

Die jeweiligen Luftverkehrsgesellschaften haben dafür Sorge zu tragen, dass bei allen Aufbauten die bestimmungsgemäße Nutzung des Counters und der dazugehörigen Technik nicht beeinträchtigt ist. Flucht- und Rettungswege dürfen nicht eingeengt oder verdeckt werden. Ebenso sind wichtige Bedienelemente (z.B. Not-Aus-Taster, DGR-Hinweise etc.) frei zu halten.

Weiteres Material ist im Vor-Counterbereich nicht gestattet.

Defekte Materialien (Kontourrahmen, Werbebanner o.ä.) sind umgehend auszutauschen und der Reparatur oder Entsorgung zuzuführen. Bei Unterlassung ist die FDG berechtigt, zur Vermeidung von Unfällen, dieses Equipment auf Kosten der entsprechenden Luftverkehrsgesellschaft zu entfernen. An geeigneter Stelle wird dieses Equipment bis zu 5 Werktage zur Abholung bereitgehalten. Sollte das Equipment in dieser Zeit nicht durch die Luftverkehrsgesellschaft abgeholt werden, erfolgt eine kostenpflichtige Entsorgung durch die FDG.

Für LVG-spezifisches Check-in Material (Bag-Tag-Rollen, Bordkarten, Gepäckanhänger/Bag-Tags etc.) stellt die FDG abschließbare Stahlschränke im Counterbereich zur Verfügung. Diese sind nach Check-in Ende entweder dort oder an einem anderen Ort zugriffssicher aufzubewahren.

Jegliche Störungen oder Defekte an dem von der FDG bereitgestellten Equipment ist umgehend der Störungsstelle der FDG (0211/421-119) zu melden.

5 Varianten der Passagierführung

5.1 Einreihiges Queuing

Pro angemietetem Check-in counter bilden die Passagiere einreihige Schlangen vor den besetzten CIC. Dies ist nur bei einer geringen Anzahl von benutzten Countern oder bei einzelnen Serviceangeboten zulässig. Hierfür sind die Gurte der bereitgestellten Gurtständer entsprechend zu nutzen.

5.2 Mehrreihiges Queuing entlang der genutzten Counter

Bei mehrreihigem Queuing ist ein Eingang vorzuhalten, der gekennzeichnet werden darf (z.B. durch entsprechende Aufsätze auf den Gurtständern). Hier kann der evtl. notwendige Gepäckkontourrahmen und / oder die Klassifizierungstele stehen. Einer oder mehrere Ausgänge (in ca. 2m Abstand zu den Countern) sind ebenso vorzusehen.

5.3 Gemischte Verfahren

Bei Premium und Economy-Unterteilung wird ein gemischtes Verfahren angestrebt.

Der Premium-Counter ist optisch durch Gurtständer und Hinweisstele abgetrennt. Er benötigt kein Queuing (bzw. ein einreihiges Queuing). Das Queuing der Economy-Counter wird wie oben beschrieben aufgebaut.

Für das gemischte Verfahren sind mindestens 5 CIC erforderlich.

6 Länge der Warteschlangen

Die Länge der Warteschlangen ist in jedem Fall so gering wie möglich zu halten. Schlangenlängen von mehr als 20m vor den CIC in Richtung Terminal sind zu vermeiden. Dies ist durch eine optimale Anmietung und Besetzung der Counter zu erreichen. Wie oben beschrieben, ist grundsätzlich ein Counter pro 90 Passagiere anzumieten.

Jeder angemietete CIC ist mit einem Mitarbeiter zu besetzen. Sollten 70% der Passagiere eingecheckt sein, kann die Personaldisposition dem Passagieraufkommen angepasst werden. Sollten sich jedoch weiterhin Schlangen vor den Countern befinden, die sich über das beschriebene Maß hinaus ins Terminal erstrecken, ist die maximale Besetzung beizubehalten. Beides ist mit der Counterdisposition der FDG (ACC Tel.: 0211/421-51012) abzustimmen. Durch eine geeignete Passagierführung (Queuing) können die Schlangenlängen, die sich ungeordnet ins Terminal ausweiten, gesteuert werden. Sollte die gemietete Anzahl der Counter nicht ausreichen, um die Schlangenlänge zu verkürzen, sind über das ACC angrenzende, freie Counter kurzfristig anzumieten. Dies ist in der Regel nur für die Abdeckung von Spitzen erforderlich und gilt nicht über die gesamte Nutzungsdauer.

Bei aufgebautem Queuing sind Warteschlangen, die sich mehr als 10m außerhalb des Queuing-Bereiches ausdehnen, zu vermeiden.

Das Zentrale Infrastrukturmanagement der FDG behält sich vor, eine erforderliche Passagierführung anzuordnen, sofern es für die betrieblichen Abläufe erforderlich ist.

7 Vertragsstrafen bzw. Schadenspauschalierung für die nicht servicekonforme Nutzung von Check-In-Schaltern (CIC)

Der Airport DUS hat einen hohen Anspruch an die Zufriedenheit seiner Kunden. Damit auch alle Partner diesem Anspruch gerecht werden können, gelten die im SLS zur Nutzung von Check-In-Schaltern verbindlich festgelegten Regelungen. Diese dienen dazu, dem gemeinsamen Kunden einen zufriedenstellenden Aufenthalt am Düsseldorf Airport zu ermöglichen.

Bei schuldhaften Verstößen werden folgende Vertragsstrafen bzw. Schadenspauschalen fällig. Im Falle einer Schadenspauschale ist dem Schuldner der Nachweis gestattet, ein Schaden sei nicht entstanden oder wesentlich niedriger als die Pauschale.

7.1 Verstoß gegen die Vorgaben zur Nutzung von CIC

7.1.1 Nutzung der CIC für nicht vorgesehene Bestimmung (anwendungsfremd)

Die Nutzung von CIC ist ausschließlich dem Check-In-Vorgang vorbehalten. Artfremde Vorgänge sind an anderen Schaltern (z.B. Ticketschalter, Irreg-Schalter) vorzunehmen.

7.1.2 Vertragsstrafe bei Zuwiderhandlungen gegen die Nutzungsbeschränkung

Halbtagessatz zur Nutzung des CIC (8,5 h)

7.1.3 Anzahl gemieteter CIC

Die Anzahl gemieteter CIC ist geringer als nach der Grundregel (1 CIC pro 90 Passagiere) des SLS vorgesehen und es kommt zu einer Passagier-Wartezeit von über 15 Minuten bzw. zu Passagierschlangen über den Bereich des Linings hinaus oder die Nutzung geht über die eigentliche (angemietete) Nutzungsdauer hinaus.

7.1.4 Vertragsstrafe bei Verstößen

Doppeltes Minutenentgelt gem. Verzeichnis der „Sonstigen Abfertigungseinrichtungen“ für den Zeitraum der Fehlnutzung.

7.1.5 Umfängliche Besetzung angemieteter CIC

Die CIC sind nicht den Vorgaben und Mietzeiten entsprechend mit ausreichend Personal besetzt und die Passagierschlangen dehnen sich über den Bereich des Linings aus.

Sollten sich Passagierschlangen trotz Einhaltung aller Vorgaben über den Bereich des Linings hinaus erstrecken, so sind weitere CIC beim ACC anzufragen und zu besetzen. Sollte eine Besetzung trotz zur Verfügung stehender CIC nicht erfolgen und eine Passagierwartezeit über 15 min feststellbar sein, liegt ein Verstoß vor.

7.1.6 Vertragsstrafe bei Verstößen

Doppeltes Minutenentgelt gem. Verzeichnis der „Sonstigen Abfertigungseinrichtungen“ über den gesamten Mietzeitraum aller CIC (ungeachtet der Besetzung). Bei Nicht-Besetzung von zusätzlichen zur Verfügung stehenden CIC bei Wartezeiten ≥ 15 min erfolgt eine Rechnungstellung dieser CIC für den gesamten Abfertigungszeitraum in Höhe des doppelten Minutenentgeltes gem. Verzeichnis der „Sonstigen Abfertigungseinrichtungen“ (https://www.dus.com/de-de/businesspartner/aviation/entgelte-und-regularien).

Nutzung der CIC ohne die entsprechende Kennzeichnung (Logoeinspielung der jeweiligen Luftverkehrsgesellschaft oder Flugeinspielung im Monitor) des Schalters (ohne Logoeinspielung kann CIC-Nutzung für die Abrechnung nicht erfasst werden). Bei Verstößen wird eine Schalternutzungsgebühr 1 hrs je fehlgenutztem CIC zugrunde gelegt.

7.2 Verstoß gegen die Vorgaben der zu nutzenden Gegenstände

7.2.1 Nutzung/Aufstellung nicht genehmigter Gegenstände

Dazu zählen auch Verstöße gegen Größenvorgaben, sofern keine explizite vorherige Zustimmung vorliegt. Aufstellung von Gegenständen durch die Airline im Bereich der CIC ohne vorherige Zustimmung des Terminalmanagements. Hierbei ist unerheblich, ob es sich um „dauerhafte“ oder temporäre Maßnahmen handelt. Jeder Gegenstand unterliegt der vorherigen Zustimmung.
Die „Schadenspauschale“ für die Verbringung der Gegenstände in Lagerräume durch die FDG wird dem Verursacher gemäß FDG Leistungsverzeichnis in der jeweils gültigen Fassung in Rechnung gestellt.

7.2.2 Rechtzeitiger Abbau

Kein Abbau der LVG-pezifischen Gegenstände zum Ende der Mietzeit und/oder unterbliebene Verbringung in den dafür vorgesehenen Lagerraum innerhalb der Zeitvorgaben. Hierbei ist unerheblich, ob die CIC direkt im Anschluss von anderen Airline genutzt werden oder nicht, wird dem Verursacher ebenfalls gemäß FDG Leistungsverzeichnis in der jeweils gültigen Fassung in Rechnung gestellt.

Dies gilt nicht, sofern eine Sondererlaubnis durch das Terminalmanagement vorliegt. Diese kann im Einzelfall auf Antrag unter Angabe der Gründe durch das Terminalmanagement erteilt werden

Anlage 7: Service Level Specification (SLS) zur Nutzung von Gates/ Gate-countern (zur FBO, II. Teil –3.5)

1 Vorbemerkung

Die Zentralen Infrastruktureinrichtungen (ZI) werden gemäß § 6 BADV betrieben. Den vereinbarten Betriebspflichten und den daraus resultierenden Anweisungen der FDG, Zentrales Infrastrukturmanagement ist umgehend Folge zu leisten. Die SLS regelt alle Dienstleistungen und Services der Zentralen Infrastruktureinrichtungen in den Flugsteigen und Gates und der zugeordneten Bereiche sowie die zwischen der jeweiligen LVG und der FDG definierten Standards und sonstigen Vereinbarungen.

Diese Serviceregelungen ergänzten bestehende Vereinbarungen und Verträge, die ihre Gültigkeit behalten.

Die FDG und ihre Erfüllungsgehilfen (von ihr beauftragte Unternehmen) sind berechtigt, eigenständig Kontrollen über die Einhaltung der Serviceregelungen durchzuführen.

In den Flugsteigen A, B und C stehen Gates für unterschiedliche Zwecke (jetty boarding, bus boarding), unterschiedliche Größen und Sondernutzungen zur Verfügung. Die Lage der Einrichtungen ist im III. Teil der FBO, Abschnitt 3 Übersichtspläne Zentrale Infrastruktur (ZI) ersichtlich.

Die Gatecounter dürfen nur zum Boarden von Passagieren bzw. für Leistungen, die unmittelbar zum Boarding-Vorgang gehören, genutzt werden. Für weitere Funktionen/Aufgaben sind andere Flächen (z.B. Check-in counter, Ticket- oder Servicecounter oder Büros etc.) anzumieten.

Grundsätzlich gilt, dass die Luftverkehrsgesellschafft (LVG) für die Einhaltung des SLS verantwortlich ist. Dies gilt auch beim Einsatz beauftragter Handlingsagenten.

2 Vergabe von Gates

Die Gates bzw. Gate Counter werden durch das ACC, je nach Erfordernissen des Flugbetriebs vergeben.

Die Luftverkehrsgesellschaften stimmen die Vergabe der gewünschten Gates direkt beim ACC Backoffice (Tel.: 0211/421-51050, ozaq@dus.com) saisonal ab. Von dort aus erfolgt die Zuweisung der Gates unter Berücksichtigung der Anforderungen und vorhandener Ressourcen.

Die Vergabe der Gates richtet sich nach:

- dem Flugzeugtyp
- der Art des Fluges (Schengen/ Non-Schengen)
- Zugehörigkeit zu einer Airline Allianz
- Aufkommen nach den vergebenen Airport-Slots
- der zu erwartenden Passagierzahl

Um vorab Konflikte zu vermeiden, ist die Saisonvorplanung mit dem entsprechenden Bedarf rechtzeitig an das ACC zu senden. Anhand dieser Vorplanungen ist eine unverbindliche Zuweisung einer Gruppe von Gates frühzeitig möglich.

Sollte die Zuweisung ausnahmsweise nicht im Rahmen der unverbindlichen Zuweisung durch den Flughafenbetreiber zur Verfügung gestellt werden können, hat durch das ACC eine Abstimmung mit der Luftverkehrsgesellschaft zu erfolgen.

3 Equipment der FDG an den Gate Countern

Die FDG stellt neutrale Gate-counter mit dem erforderlichen Equipment zur Verfügung:

CUTE-Equipment bestehend aus:

2-3	Monitoren
1-2	Bordkartenprinter
1	Bag-Tag-Drucker (nur Flugsteig A)
2-3	Tastatur mit Card-Reader
1-2	optische Laser-Maus
1	Tisch-Scanner (LSR)
1	Gatereader im FSA, im FSB & FSC jeweils 2 Gatereader
2	Quick-Boarding-Gates (QBGs) (nur in Flugsteig A) Nutzung optional nach besonderer Absprache

Counter-Equipment bestehend aus:

1	Gatecounter
2	Telefonen
2	Stühlen
1	abschließbarer Schrank (derzeit nur FSA)
	diverse kleine Lagerräume (derzeit nur FSB)
2	Anzeigemonitore
1	Ausrufbedieneinheit
1	Vorcounterleuchtkasten FDG-Logo oder Vorcounter-Monitor

Jegliche Störungen oder Defekte an dem von der FDG bereitgestellten Equipment ist umgehend der Störungsstelle der FDG (Tel. 0211-421 119) zu melden. Gleiches gilt für CUTE-Equipment der SITA (Tel. 0211-421 4411).

4 Abfertigungsequipment

Der Einsatz des gesamten Airline-Equipments ist generell vor Ingebrauchnahme der Gates mit der FDG abzustimmen. Hierzu zählen sowohl die brandschutztechnische Genehmigung als auch die generelle vorherige Zustimmung des Terminalmanagements (OZT).

Airline-spezifisches Material ist von der Airline oder deren Beauftragten vor Besetzung aufzubauen und bei Boarding-Ende (Aircraft Off-Block bzw. nach Abfahrt des letzten Busses) wieder vollständig abzubauen.

Das Equipment ist in einem geeigneten Raum zugriffssicher unterzubringen. Die Brandschutzbestimmungen sind zu beachten.

Zulässiges Equipment während der Nutzungszeit:

- Gepäckkonturrahmen
- Desks (Pulte) zur Dokumentenkontrolle
- Aufsätze für Gurtständer
- Mobile Computer, Tablets o.ä.

Pro Gate ist nur ein Handgepäckkonturrahmen mit den Maximalmaßen von1,6m x 0,8m x 0,4m (HxBxT) zulässig.

Desks zur Dokumentenkontrolle müssen auf feststellbaren Rollen montiert sein. Die Maße 1,3m x 1,0m x 0,5m (HxBxT) dürfen nicht überschritten werden.

Die Luftverkehrsgesellschaften haben die Möglichkeit, die Passagierführung am Gate nach vorheriger Zustimmung des Terminalmanagements zu gestalten.

Bewegliche Bodenbeläge (z.B. Teppiche) sind nicht zulässig. Weiteres Material ist im Gatebereich nicht gestattet.

Direkt nach Boardingende ist das gesamte LVG/Airline-Equipment wieder zu entfernen. Die jeweiligen Luftverkehrsgesellschaften bzw. deren Beauftragte haben dafür Sorge zu tragen, dass bei allen Aufbauten die bestimmungsgemäße Nutzung des Gates und der dazugehörigen Technik nicht beeinträchtigt ist. Flucht- und Rettungswege dürfen nicht eingeengt oder verdeckt werden. Ebenso sind wichtige Bedienelemente (z.B. Not-Aus-Taster, DGR-Hinweise etc.) frei zu halten. Für den Transport der benötigten Materialen ist die Nutzung von Gepäckwagen untersagt.

Defekte Materialien (Konturrahmen, Werbebanner, Stelen o.ä.) sind umgehend auszutauschen und der Reparatur oder Entsorgung zuzuführen. Bei Unterlassung ist die FDG berechtigt, zur Vermeidung von Unfällen, dieses Equipment auf Kosten der entsprechenden Luftverkehrsgesellschaft zu entfernen. An geeigneter Stelle wird dieses Equipment bis zu fünf Werktage zur Abholung bereitgehalten. Sollte das Equipment in dieser Zeit nicht durch die Luftverkehrsgesellschaft abgeholt werden, erfolgt eine kostenpflichtige Entsorgung durch die FDG.

Für LVG-spezifisches Check-in Material (Label/Bag-Tag-Rollen, Bordkarten, Bag-Tags etc.) stellt die FDG abschließbare Schränke/Räume, derzeit nur im FSA und FSB, im Gatebereich zur Verfügung. LVG-spezifisches Check-in Material ist nach Check-in Ende entweder dort oder an einem anderen Ort zugriffssicher aufzubewahren.

5 Ordnung am Gate

5.1 Abfertigungsmaterialien

Nach Verlassen des Gates dürfen aus Sicherheitsgründen, u.a. Brandschutz und Sicherheitsmaßgaben der Airlines und Behörden, ohne Ausnahme, keine Materialien zurückgelassen werden. Sollte das Material nicht durch die Luftverkehrsgesellschaft oder deren Vertreter bzw. Handlingsagenten vollständig entfernt werden, erfolgt umgehend eine kostenpflichtige Entsorgung durch die FDG. Die Schubladen der Counter sind nur nachrangig zu nutzen, da sie nicht verschlossen werden können.

In Flugsteig A werden nur die CUTE Materialien (Druckerpapier und Druckerbänder) in den Gateschränken gelagert. Hier besteht auch die Möglichkeit, ein Fach des zu verschließenden Gateschranks pro Abfertiger bzw. LVG zu nutzen. Dort gelagerte Materialien sind in einem mit Namen der LVG bzw. des Abfertigers gekennzeichneten Korb oder Kasten etc. aufzubewahren. Die Schränke sind stets verschlossen zu halten. Abfertigungsagenten erhalten eine angemessene Anzahl der jeweiligen Schlüssel gegen Unterzeichnung der Vorlage zur Einhaltung der Ordnungsregelungen.

In den Flugsteigen B und C werden das Reservedruckerpapier (1 Karton) und die Reserve-Druckerbänder unter dem Counter gelagert. Eine Kurzfassung der Ordnungsanweisungen hängt in den Gateschränken aus.

5.2 Busbestellung

Das zentrale Infrastrukturmanagement stellt ein Busgestellungssystem, genannt BRAS, zur Verfügung. Es besteht keine vertragliche Verpflichtung zur Nutzung oder störungsfreien Bereitstellung. Für den Störungsfall steht die telefonische Busbestellung jederzeit zur Verfügung.

Das BRAS ermöglicht der Airline eine einfache Bestellung von Bussen und dem Dienstleister für die Busgestellung eine zeitgerechte Zurverfügungstellung einer ausreichenden Anzahl von Bussen. in Bedienungshinweis kann der Airline oder dem Handlingspartner jederzeit zur Verfügung gestellt werden.

6 Digitalisierte Gate-Ausrufe - DGA

Die FDG stellt ein digitales, automatisiertes Gate-Ansagesystem (DGA) zur Verfügung. Die Ansagen erfolgen immer in Deutsch und optional in zwei weiteren von insgesamt 18 Sprachen.

Das Automatische Ansagesystem soll vorzugsweise für die standardisierten Ausrufe genutzt werden. Gesteuert wird das Ansagesystem vom Gatepersonal über den CUTE-Monitor und kann für jede Luftverkehrsgesellschaft genutzt werden.

Weiterhin ist es an jedem Gate möglich, eigene Ausrufe manuell zu tätigen. Eine Anleitung liegt an jedem Gate aus. Ausrufe über den Flughafenausruf, insbesondere personalisierte, werden nur im Ausnahmefall getätigt.

7 Boarding/Einsteigeverfahren

Das Boarding ist ohne zeitliche Verzögerung durchzuführen. Ist eine Verspätung von mehr als 15 Minuten absehbar oder bereits eingetreten, ist unverzüglich das ACC unter 0211/421 51013 zu informieren.

Wo installiert, werden die Passagiere durch das Fluggastleitsystem (FGLS) geleitet. Die erforderlichen Türen öffnen sich automatisch. Hierzu ist ausschließlich die Gate- Schlüsselschaltung zu nutzen.

Die Türen/Ausgänge an den Gates dürfen bei geöffnetem Zustand zum Vorfeld/Fluggastbrücke nicht unbeaufsichtigt bleiben. Das Busboarding beginnt erst nachdem ein Bus zur Aufnahme von Passagieren bereit ist, bzw. sich der Busfahrer am Gate gemeldet hat. Das System BRASS ist zu verwenden, sofern es am Gate installiert ist. Sofern Abfertigungspersonal das Gebäude verlässt, ist eine Warnschutzweste zu tragen.

Bei Boarding über Fluggastbrücken hat das Gatepersonal sich vor und nach dem Boarding vom ordnungsgemäßen Zustand des gesamten Boardingpfads zu überzeugen. Auf ordnungsgemäß verschlossenen Türen und nicht aufenthaltsberechtigte Personen ist besonders zu achten. Die Bestimmungen hinsichtlich Schengen/Non-Schengen (clean/unclean) sind strikt zu beachten.

Bei Einsteigevorgängen über die Gates in der oberen Ebene Flugsteig B (Gates B51-B53-B55-B57-B71-B73-B75-B77-B79) sind zusätzliche Sicherheitshinweise zu beachten, die über die „Verkehrsleitung aktuell 11/19“ kommuniziert wurden.

Bei den Wechselgates A66-A72 ist besonderes Augenmerk auf die Wegeregelungen und verschlusstechnischen Anforderungen zu legen. Vor der Abfertigung ist das Gate durch den zuständigen Handlingsagenten zu öffnen. Nach Beendigung des Boardings ist darauf zu achten, dass sich keine Fluggäste mehr im Gate aufhalten und danach wieder beide Zugänge zu den Wechselgates durch den Handlingsagenten verschlossen werden.

Auf Weisung des ACC oder der FDSG ist auch während des laufenden Boardings, kreuzenden Passagierströmen Vorrang zu gewähren.

Nach Abschluss des Boardingvorgangs sind alle Gerätschaften in den Ruhe-/Bereitschaftszustand zu versetzen und alle Türen, insbesondere die zu den sicherheitsrelevanten Ausgängen, auf sicheren Verschluss zu prüfen.

Die FDG (ACC) behält sich vor, eine anderweitige Passagierführung anzuordnen, sofern es für die betrieblichen Abläufe erforderlich ist.

Anlage 8: Standard Operating Procedure (SOP) zur Nutzung der Lärmschutzhalle (zur FBO, II. Teil – 2.7)

1 Zweck

Im vorliegenden SOP werden Abläufe, Aufgaben und Zuständigkeiten für die Durchführung und Erfassung von Triebwerksstandläufen mit Luftfahrzeugen am Düsseldorf Airport festgelegt.

2 Umfang

Das SOP gilt für alle Luftverkehrsgesellschaften und deren Mitarbeiter oder Erfüllungsgehilfen, die am Düsseldorf Airport Triebwerksstandläufe durchführen. Das allgemeine Verkehrsverhalten an der Halle 9 ist im SOP Anhang 6.4 beschrieben und von allen Verkehrsteilnehmern zu beachten.

3 Verantwortung und Anwender

Für die ordnungsgemäße Abwicklung und Durchführung der Triebwerksstandläufe von Flugzeugen auf dem Flughafengelände ist der jeweilige Standlaufberechtigte verantwortlich. Die Einhaltung der SOP liegt im Zuständigkeitsbereich des Airside Operations Management und Airport Duty Management der FDG. Sie sind Ansprechpartner für alle Beteiligten.

4 Definition Triebwerksstandläufe

Triebwerksstandläufe sind alle Leistungs- und Systemkontrollläufe an Flugzeugen.

Grundsätzlich sollen die Standläufe, die oberhalb der Betriebsstufe „Idle-Power“ liegen oder die mit der Betriebsstufe „Idle-Power“ länger als fünf Minuten andauern, im Wirkungsbereich der Lärmschutzhalle erfolgen. Es sind alle Vorkehrungen zu treffen, damit die Dauer des Standlaufes auf ein absolut notwendiges Minimum beschränkt wird. Die Belegung und die Nutzung der Lärmschutzhalle (Halle 9) werden durch das ACC (Telefon 0211 421 51000) koordiniert. Anträge auf Nutzung sind beim ACC zu stellen. Dort werden die Standläufe zeitlich erfasst.

5 Abläufe

5.1 Standläufe in der Zeit von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr Ortszeit

In der Lärmschutzhalle ist ein Display zur Anzeige einer Lärmampel installiert, die durch ihr gelbes Signal anzeigt, wann der Grenzwert nach TA Lärm in der angrenzenden Wohnbebauung erreicht ist. Wenn die Ampel auf Rot springt ist der Grenzwert überschritten.

Probeläufe nach geplanten Wartungsarbeiten (s. Definition SOP Anhang 6.3), z. B. regelmäßiger Engine Wash, sind unter Beachtung der installierten Lärmampel bei Aufleuchten des gelben Lichtes unverzüglich zu beenden und dürfen nicht vor Beginn der nächsten vollen Zeitstunde und Aufleuchten des grünen Lichtes fortgesetzt werden. Ist die Lärmampel erkennbar außer Betrieb z.B. ein schwarzer Bildschirm oder eine dauerhafte graue

Lärmampelanzeige, darf der Lauf nicht begonnen und durchgeführt werden. Die beim Probelauf entstehende Lärmbelastung wird fortlaufend aufgezeichnet.

Bei Missachtung der gelben und roten Lärmampelanzeige behält sich die FDG vor, eine Nutzungssperre von bis zu einer Woche gegenüber dem Wartungsunternehmen auszusprechen.

Bei wiederholtem Verstoß gegen die mit der Lärmampel verbundenen Durchführungsregelungen kann ein generelles Nutzungsverbot für die Nachtstunden (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) festgelegt werden.

Unter Berücksichtigung der örtlichen Lärmschutzbestimmungen dürfen mit allen anderen Flugzeugtypen in der Nachtzeit (22:00 Uhr bis 6:00 Uhr) unabdingbar betriebsnotwendige Standläufe (s. SOP Anhang 6.3 Definition planbare/unabdingbare Triebwerksprobeläufe) bei Instandhaltungsarbeiten nur dann durchgeführt werden, wenn eine solche Maßnahme zur Überprüfung der Sicherheit von Luftfahrzeugen erforderlich ist, um den bestehenden Flugplan eines Luftfahrtunternehmens einhalten zu können. Die Standläufe sind bei dem Airport Duty Management (Verkehrsleitung) unter Telefon 0211-421 2220 zu beantragen. Für Standläufe oberhalb „Idle-Power“ ist in diesem Zeitraum die Lärmschutzhalle zu benutzen. Das Fahren hoher Leistungen ist soweit wie möglich zu beschränken. Wartungsarbeiten sind in der Lärmschutzhalle nicht erlaubt.

5.2 Standläufe in der Zeit von 6:00 Uhr bis 22:00 Uhr Ortszeit

Am Tage sind Standläufe oberhalb „Idle-Power“ ebenfalls grundsätzlich in der Lärmschutzhalle durchzuführen.

5.3 Standläufe außerhalb der Lärmschutzhalle

Kann die Lärmschutzhalle nachweislich aus technischen Gründen (Windverhältnissen) nicht benutzt werden, sind Standläufe nur nach vorheriger Zustimmung und nach näherer Anweisung der Airport Duty Manager (AMD, Tel. 0211-421 2220) im Rollbereich vor der Lärmschutzhalle oder auf der Nordbahn (RWY 23R im Bereich TWY K2, o. V02-V08) nur tagsüber (06:00 - 22:00 Uhr) zulässig.

Standläufe in zuvor genannten Bereichen werden durch die Vorfeldaufsicht überwacht und entsprechend dem Aufwand seitens FDG gemäß Entgelt nach 2.7 in Rechnung gestellt (z.B. die Bereitstellung einer Brandwache).

5.4 Durchführung/Dokumentation von Standläufen

Bei der Durchführung von Standläufen sind die Sicherheitsvorschriften der Luftverkehrsgesellschaft und die FBO (Flughafenbenutzungsordnung) einzuhalten.

Aufgrund der örtlichen Lärmschutzbestimmungen ist zu jedem in einer Woche (Montag 06:00 Uhr bis Montag 06:00 Uhr) durchgeführten Probelauf bis spätestens Dienstag der Folgewoche durch den Standlaufberechtigten das Onlineformular unter https://www.dus.com/lsh vollständig auszufüllen. Bei erstmaliger Nutzung des Online-Tools kann für jeden Mitarbeiter über den genannten Link ein Nutzerprofil beantragt werden. Der Nutzer bekommt anschließend eine Mail zur Verifikation der E-Mailadresse (Spam-Order prüfen). Die E-Mailadresse muss mit einem Klick auf den Link bestätigt werden. Der Nutzer wird von der FDG freigeschaltet und muss seine Kontaktdaten vervollständigen. Nach Abschluss dieses einmaligen Prozesses können nach Anmeldung mit den erstellten Login-Daten Formulare angelegt und ausgefüllt werden. Ein aktueller Guide für die Benutzung der Website ist über die Website abrufbar und unter https://www.dus.com/lsh abgelegt.

Hält ein Wartungsbetrieb die Dokumentationspflichten nicht ein, werden weitere Probeläufe innerhalb und außerhalb der Lärmschutzhalle solange untersagt, bis die entsprechenden Dokumente vorliegen.

Sofern der FDG aufgrund eines Verstoßes gegen die Dokumentations- /Sicherheitsvorschriften oder die Durchführungsregelungen für Standläufe behördlicherseits ein Buß-, Zwangs- oder sonstiges Ordnungsgeld auferlegt wird, hat das den Standlauf durchführende Wartungsunternehmen die entsprechenden Aufwendungen der FDG zu ersetzen, soweit dieser den Verstoß zu vertreten hat.

Die FDG erhebt darüber hinaus für die Bearbeitung jedes einzelnen nicht übersandten bzw. unplausibel ausgefüllten Formulars ein Bearbeitungsentgeltgemäß Verzeichnis der Leistungsentgelte.

5.5 Sicherheitsvorschriften für die Durchführung von Standläufen, Haftung

Der Standlaufberechtigte ist für die Einhaltung der vorgeschriebenen Maßnahmen für Triebwerkprobeläufe sowie der Vorschriften des Luftfahrtunternehmens und des Flugzeugherstellers verantwortlich.

Aufgrund des Verkehrs auf der Ringstraße muss das Einhallen oder Abrollen aus der Lärmschutzhalle aus Sicherheitsgründen von einem Mitarbeiter der Luftfahrtgesellschaft, welche die Halle nutzt, vor Ort überwacht und verkehrslenkend begleitet werden.

Die Berücksichtigung der Windverhältnisse liegt einzig im Verantwortungsbereich des Standlaufberechtigten. Nach Beendigung des Triebwerksstandlaufes ist die Lärmschutzhalle sauber und ordnungsgemäß zu hinterlassen.

Die Benutzung der Lärmschutzhalle für Probeläufe von Triebwerken erfolgt auf Gefahr des Luftfahrzeughalters oder des beauftragten Unternehmens. Der Benutzer haftet für alle Schäden, die in Folge der Nichtbeachtung der SOP oder sonst allgemeinen anerkannten Regeln entstehen.

Die FDG übernimmt keinerlei Haftung für Sach-, Personen- oder Vermögensschäden, die aus einer Verletzung der Sicherheitsvorschriften resultieren, insbesondere aus Standläufen, die bei ungünstigen oder gefährlichen Windverhältnissen/Winden durchgeführt werden. Die Zustimmung der FDG zur Durchführung von Standläufen beinhaltet grundsätzlich keinerlei Aussage darüber, ob der jeweilige Standlauf sicherheitstechnisch möglich ist.

5.6 Standläufe in der Lärmschutzhalle

In der Lärmschutzhalle können Probeläufe von Flugzeugmustern bis zur B747-400 in allen Leistungsbereichen durchgeführt werden (max. Spannweite 65 m). Die Benutzung der Lärmschutzhalle ist entgeltpflichtig. (Die Entgelte sind dem Leistungsverzeichnis in der jeweils gültigen Fassung zu entnehmen).

LFZ sind rückwärts (Tail in) in die Halle, bis zur Übereinstimmung mit der Markierung auf dem Hallenboden und der Triebwerkeinlässe, zu positionieren. Für das Einhallen des Flugzeuges ist der Beauftragte des Flugzeughalters verantwortlich. Die Warnleuchten sind vor dem Standlauf einzuschalten.

5.7 Sicherheitseinrichtungen der Lärmschutzhalle

5.7.1 Beobachtungsräume

Die Lärmschutzhalle ist mit 2 Beobachtungsräumen ausgerüstet. Einer befindet sich auf der westlichen Seite und einer auf der östlichen Seite der Lärmschutzhalle. Im westlichen Beobachtungsraum befindet sich eine Windrichtungsanzeige.

5.7.2 Notausgänge

Die Lärmschutzhalle ist mit 6 Notausgängen versehen. Je 3 Notausgänge befinden sich an der westlichen- und 3 Notausgänge an der östlichen Seite. Darüber hinaus ist auf jeder Hallenseite ein Schiebetor für die Evakuierung von Fahrzeugen vorhanden.

Die Notausgänge sind geschlossen zu halten. Das Verstellen oder Verschließen der Notausgänge ist verboten.

5.7.3 Beleuchtung

Die seitliche Hallenbeleuchtung kann von jedem Zugang zur Lärmschutzhalle aktiviert werden. Die Deckenfluter sind vom östlichen Beobachtungsraum aus zu steuern. Die Deckenfluter sind beim Verlassen der Halle wieder auszuschalten.

5.7.4 Warnleuchten

Die Warnleuchten sind bei jedem Standlauf einzuschalten und nach Beendigung auszuschalten! Es befindet sich in jedem Beobachtungsraum ein Schalter.

5.7.5 Feuermelde- und Feuerlöschanlage

2 x 50 kg ABC Pulverlöscher

In den Beobachtungsräumen an den Seiten der Halle ist jeweils ein Druckknopf-Melder (rot) zur Alarmierung der Feuerwehr (direkte Aufschaltung zur Flughafen Feuerwehr) vorhanden.

6 Anhänge zum SOP Lärmschutzhalle

6.1 Lageplan der Sicherheitseinrichtungen

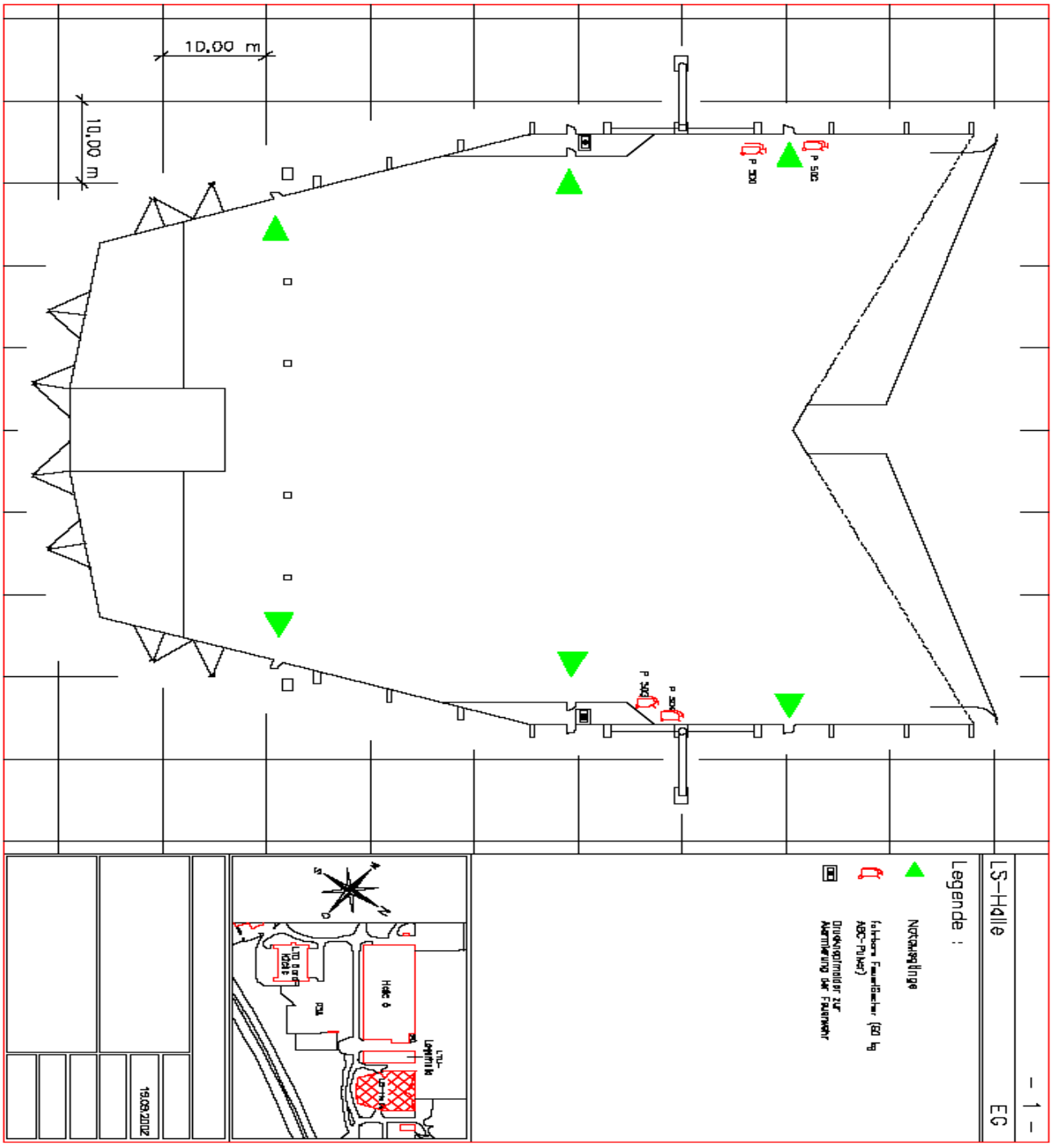
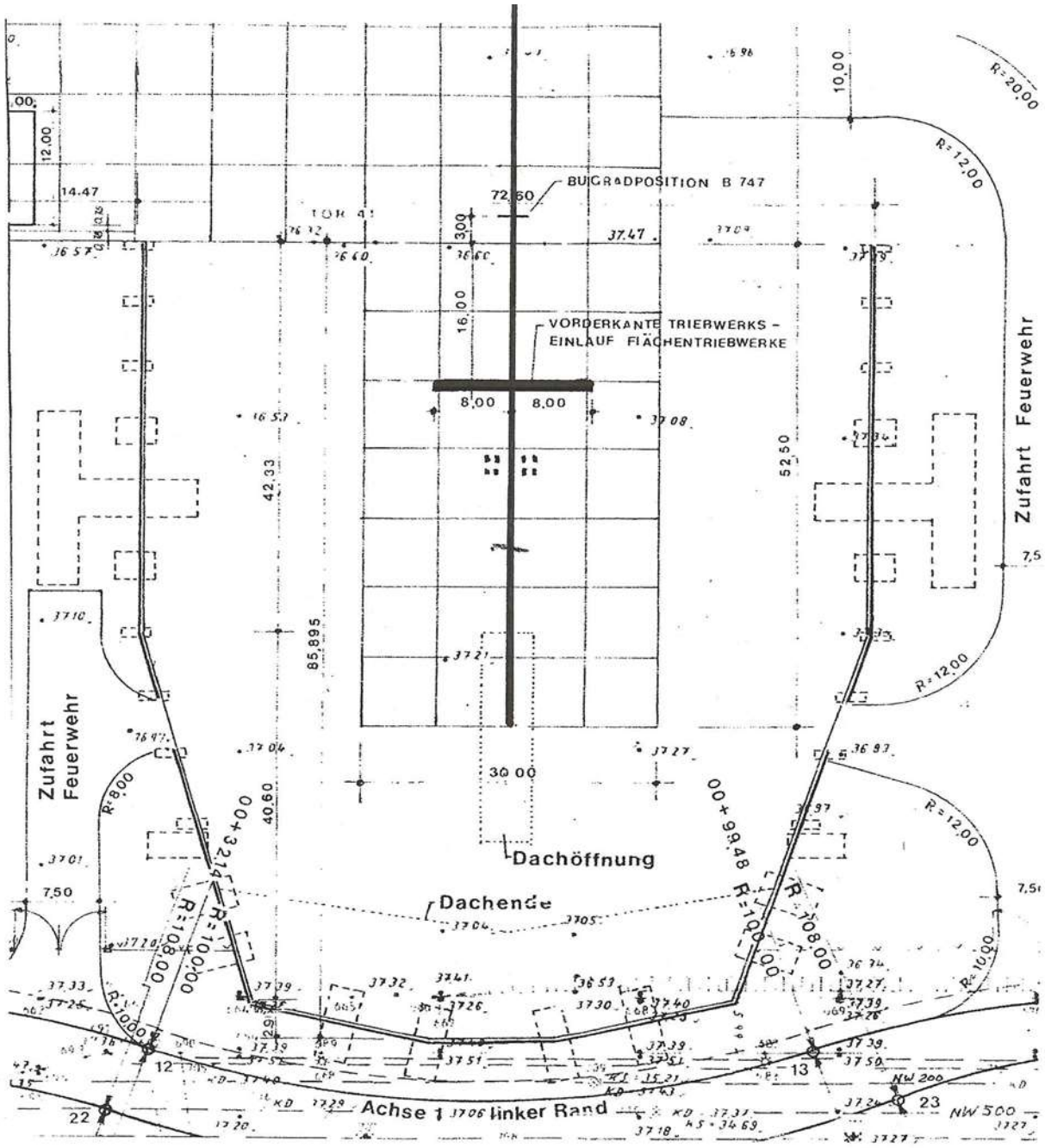


Abbildung 8: Lageplan Sicherheitseinrichtungen Lärmschutzhalle

6.2 Lageplan allgemein mit Markierung der Vorderkante Triebwerkeinlass



Lageplan allgemein (Maßstab 1:500)

Abbildung 9: Lageplan u. Markierungen Lärmschutzhalle (Vorderkante Triebwerkeinlass)

6.3 Definition planbare/unabdingbare Triebwerksprobeläufe

Gemäß der Ordnungsverfügung vom 15.05.2018 erfolgt seit dem 3. Quartal des Jahres 2018 eine Differenzierung der Triebwerksprobeläufe nach planbar und unabdingbar:

- Zeitlich planbare Triebwerksprobeläufe:
  - nach turnusmäßigen Wartungsarbeiten und Inspektionen

  oder
  - nach einem turnusmäßigen Austausch von Aggregaten

  oder
  - nach geplanten Instandsetzungs- und Wartungsarbeiten

  z.B. A, B, C und D-Checks etc.
- Unabdingbare Triebwerksprobeläufe
  - sind Probeläufe nach Instandsetzungsarbeiten aufgrund eines unvorhersehbaren Ereignisses, beispielsweise: Fehlermeldung durch den Piloten, durch die Anzeige eines technischen Überwachungssystems des Flugzeugs oder aufgrund anderer nicht vorhersehbarer Ereignisse durchgeführte Triebwerksprobeläufe

  und
  - sind zwingend vor dem nächsten Start eines Flugzeugs erforderlich

  und
  - sind weder planbar noch zeitlich oder räumlich verschiebbar

  und
  - dienen der Vorbereitung einer unmittelbar folgenden und für die Aufrechterhaltung des Flugbetriebs erforderlichen Flugbewegung

z.B. Geruchsvorfälle, Probeläufe wegen Fehlersuche und nach Fehlerbehebung, Vogelschlag etc.

Beispiele für Anlass:

unabdingbar	planbar
• Fehlersuche	• Wartung
• Vogelschlag	• Planmäßiger Austausch
• Betriebsstörung	
• Fehlermeldung	
• Geruchsbildung in der Kabine	

6.4 Verkehrsvorschriften Lärmschutzhalle H9

Die Fahrstraße vor der Halle 9 darf während eines Triebwerkstest, wenn die Warnleuchte „STOP Triebwerkstest“ und die Anti-Collisions Lights (red) des LFZ eingeschaltet sind, nicht befahren werden. Alle Fahrzeuge haben in diesem Fall an der Haltelinie mit der Bodenmarkierung „Stopp bei Rollverkehr“ zu halten. Die in der nachstehenden Abbildung 10 aufgeführten Markierungen bzw. Lichtzeichen sind zu beachten.

Das Queren vor der Halle 9 ist nur dann gestattet, wenn das Technikpersonal Ihnen ein entsprechendes und eindeutiges Handzeichen gibt, dass das Vorbeifahren zu diesem Zeitpunkt möglich ist.



Abbildung 10: Darstellung Verkehrsvorschriften Lärmschutzhalle H9