



---

Bremen Airport

# Flugplatzhandbuch

## *Aerodrome Manual*

---

Öffentliche Version 3.0



## Inhalt

Teil A - Allgemeines.....	3
A 0. Administration und Lenkung des Flugplatzhandbuches .....	3
A 0.1 Einführung.....	3
A 0.1.1 Konformitätserklärung durch den verantwortlichen Betriebsleiter (Accountable Manager).....	4
A 0.1.2 Verbindlichkeitserklärung durch den verantwortlichen Betriebsleiter (Accountable Manager).....	5
A 0.1.4 Erklärungen, Abkürzungen und Definitionen.....	5
A 0.2 Ergänzungs- und Änderungsverfahren .....	5
A 0.2.1 Verantwortliche Personen.....	6
A 0.2.2 Aufzeichnung der Änderungen und Ergänzungen.....	6
A 0.2.3 Handschriftliche Änderungen und Ergänzungen .....	6
A 0.2.4 Verfahren für seiten- und abschnittsbezogene Anmerkungen und Ergänzungen ...	6
A 0.2.5 Liste der gültigen Seiten oder Abschnitte/Paragraphen .....	6
A 0.2.6 Verfahren für seiten- und abschnittsbezogene Anmerkungen und Ergänzungen ...	6
A 0.2.7 Temporäre Änderungen.....	7
A 0.2.8 Verteilsystem/Verteilerliste für das Flugplatzhandbuch, Änderungen und Ergänzungen .....	7
A 1. Allgemeine Information .....	8
A 1.1 Zweck und Geltungsbereich des Flugplatzhandbuches .....	8
A 1.2 Gesetzliche Anforderungen .....	8
A 1.3 Nutzungsbedingungen.....	8
A 1.4 Verpflichtungen des Flugplatzbetreibers und der Aufsichtsbehörde.....	9
Teil B – Managementsystem, Qualifizierungs- und Schulungsanforderungen.....	10
B 2. Beschreibung des Managementsystems .....	10
B 2.1 Flugplatzorganisation und Verantwortlichkeiten .....	10
B 2.2 Aviation Safety Management System .....	14
B 2.2.0 Spezielle Beauftragungen.....	15
B 2.2.0.1 Komitees .....	15
B 2.2.1 Geltungsbereich.....	17
B 2.2.2 Sicherheitspolitik und -ziele .....	18
B 2.2.3 Sicherheitsverantwortlichkeiten .....	18
B 2.2.7 Überwachung der Safety Performance .....	21
B 2.2.8 Meldewesen und Sicherheitsuntersuchungen.....	22
B 2.2.11 Sicherheitsförderung (Safety Promotion) .....	25
B 2.2.12 Ergebnisse aus dem Sicherheitsmanagementsystems .....	26

B 3. Qualifikation des Flugplatzpersonals .....	27
B 3.1 Schulungsprogramm.....	27
B 3.1.2 Ausbildung und Überprüfung der Auszubildenden .....	27
B 3.1.3 Archivierung .....	27
B 3.2 Kompetenzüberprüfungsprogramme .....	27
B 3.2.1 Umgang mit Personal, das die Anforderungen nicht erfüllt.....	27
B 3.2.2 Archivierung .....	27
Teil E - Details der Betriebsverfahren des Flugplatzes, seiner Ausrüstung und Sicherheitsmaßnahmen.....	28
E 13. Arbeiten auf dem Flugplatz.....	28
E 13.1 Koordination, Planung und Ausführung von Bau- und Unterhaltungsarbeiten .....	28
E 13.2 Zusammenarbeit mit der Flugsicherung bei Wartungs- und Bauarbeiten .....	29
E 15. Sicherheitsmanagement auf dem Vorfeld .....	30
E 15.1 Schutzmaßnahmen gegen Jet Blast .....	30
E 15.2 Betankung von Luftfahrzeugen .....	30
E 15.3 Vorfeldreinigung; Vermeidung von FOD .....	30
E 15.4 Überwachung der Einhaltung der Sicherheitsvorschriften.....	31
E 16. Verkehrsregeln für Fahrzeuge auf den Bewegungsflächen, Fahrausbildung und - berechtigung, Sanktionsmaßnahmen .....	31
E 22. Sicherer Umgang mit Treibstoffen und Gefahrgut.....	32
E 22.1 Sicherheitsvorkehrungen, Ausrüstung, Bereitstellung, Bereitsstellungsflächen und Auslieferung .....	33
E 25. Schlechtwetterverfahren .....	34
E 27. Schutz der Navigationsanlagen .....	35
E 29. Vorbeugender Brandschutz .....	36

---

## Teil A - Allgemeines

### A 0. Administration und Lenkung des Flugplatzhandbuches

#### A 0.1 Einführung

Das Flugplatzhandbuch (*Aerodrome Manual*) der Flughafen Bremen GmbH ist das Ausgangsdokument, welches den sicheren Betrieb von Flugplatzinfrastruktur, -einrichtungen sowie -betriebsverfahren beschreibt.

Es bildet die alltägliche Funktionsweise des Sicherheitsmanagementsystems ab und legt die Sicherheitskultur fest. Die Verantwortung für die Sicherheit sollte ganz oben innerhalb jeder Organisation beginnen. Das Hauptelement zur Einrichtung sicherer Arbeitsverfahren ist das „*Top-Down*“-Prinzip, bei dem alle Mitarbeiter die Sicherheitsziele der Organisation, die Befehlskette und ihre eigenen Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten verstehen sollen.

Das Flugplatzhandbuch erfüllt, basierend auf den Vorgaben der *International Civil Aviation (ICAO), DOC 9774 AN/969 „Manual on Certification of Aerodromes“, first edition 2001*, alle einschlägigen Anforderungen sowie die Zeugnisbedingungen gemäß VO (EU) 2018/1139 sowie VO (EU) 139/2014 und die sie ändernden Verordnungen bzw. aufhebenden Verordnungen.

Das Flugplatzhandbuch ist in deutscher Sprache verfasst und veröffentlicht.

Bei Bedarf kann es in einer für die internationale Luftfahrt gängigen englischen Version zur Verfügung gestellt werden.

---

## **A 0.1.1 Konformitätserklärung durch den verantwortlichen Betriebsleiter (Accountable Manager)**

Die Zertifizierungsgrundlage wird eingehalten und der Flugplatz, insbesondere die Hindernisbegrenzungsflächen, Sicherheitsflächen und andere Bereiche im Zusammenhang mit dem Flugplatz, weisen keine Merkmale oder Besonderheiten auf, die zu Gefährdungen beim Betrieb führen.

Das Personal verfügt über Qualifikationen, Fähigkeiten und Schulungen entsprechend den zutreffenden Bestimmungen.

Die Dokumentation der Aufbau- und Ablauforganisation, einschließlich des Flugplatzhandbuches entspricht den zutreffenden Bestimmungen des Teils-ADR.OR und des Teils-ADR.OPS der VO (EU) Nr. 139/2014.

Der Betrieb und die Verfahren der Erhaltung der Betriebsbereitschaft des Flugplatzes erfolgen in Übereinstimmung mit den Standards der VO (EU) Nr. 2018/1139 und den Durchführungsbestimmungen, den Festlegungen des Flugplatzbetreiberzeugnisses sowie entsprechend den im Flugplatzhandbuch beschriebenen Prozessen und Verfahrensanweisungen.

Der Flugplatzbetreiber bestätigt die Richtigkeit der Angaben dieser Erklärung.

## **A 0.1.2 Verbindlichkeitserklärung durch den verantwortlichen Betriebsleiter (Accountable Manager)**

Das Flugplatzhandbuch enthält anweisende Dokumente, die sowohl unternehmensweit als auch durch alle Nutzer des Flughafens und deren Mitarbeiter einzuhalten sind. Betriebliche Anweisungen, die nur für spezielle Mitarbeitergruppen bzw. Aufgabenbereiche Anwendung finden, sind ebenfalls Bestandteil des Flugplatzhandbuches.

Die jeweiligen Verantwortlichkeiten und Verweise auf die gültigen Dokumente sind den Kapiteln des Flugplatzhandbuches zu entnehmen.

Das Flugplatzhandbuch der Flughafen Bremen GmbH wird in der vorliegenden Form seitens der Geschäftsleitung freigegeben.

## **A 0.1.4 Erklärungen, Abkürzungen und Definitionen**

Eine Liste in diesem Dokument verwendeter Abkürzungen, Definitionen und Begrifflichkeiten ist als Anlage 01 beigefügt.

## **A 0.2 Ergänzungs- und Änderungsverfahren**

Die Verantwortlichkeit für das Managementsystem liegt bei Abteilung Health & Safety. Die Abteilung Health & Safety verantwortet somit in Delegation die Konformität des Flugplatzhandbuches mit den Anforderungen gemäß VO (EU) 2018/1139 und VO (EU) 139/2014, mit weiteren Vorgaben der zuständigen Aufsichtsbehörde sowie mit den geltenden Dokumentationsstandards der Flughafen Bremen GmbH.

Die sachlichen/fachlichen Inhalte der einzelnen Kapitel sowie der internen und externen mitgeltenden Dokumente werden durch die Fachverantwortlichen (s. Teil A 0.2.1) erstellt, geprüft und fachlich freigegeben. Das Flugplatzhandbuch ist somit immer auf dem aktuellen Stand.

Der Aktualisierungsstand wird im Rahmen von Audits regelmäßig durch das Aviation Safety Office überprüft.

Sollte für Änderungen/Berichtigungen eine Genehmigung durch die zuständige Aufsichtsbehörde notwendig sein, wird diese durch die Bereichsleitung Operations eingeholt. Ausgenommen davon sind die Themen der Luftsicherheit, hier werden die erforderlichen behördlichen Genehmigungen direkt vom Abteilungsleiter Security bei der Behörde eingeholt.

Durch den Accountable Manager werden sämtliche Änderungen, Ergänzung und Freigabe genehmigt. Weitere Information sind der Anlage 3 zu entnehmen.

Die zuständige Aufsichtsbehörde ist entsprechend Flugplatzhandbuch Kapitel 2.2.10 zu involvieren und ggf. ist eine vorherige Genehmigung notwendig.

### **A 0.2.1 Verantwortliche Personen**

Angegeben sind die für die jeweiligen Kapitel, Anhänge und/ oder Fachbereiche verantwortlichen Personen (Anlage 02). Die Verantwortlichen halten ihre Kapitel auf aktuellem Stand.

### **A 0.2.2 Aufzeichnung der Änderungen und Ergänzungen**

Änderungen und/oder Berichtigungen werden von den Fachabteilungen bzw. den jeweils Verantwortlichen in der elektronischen Version des Flugplatzhandbuches vorgenommen und dokumentiert. Das Aviation Safety Office übernimmt die Einarbeitung der Änderungen.

### **A 0.2.3 Handschriftliche Änderungen und Ergänzungen**

Kurzfristige und ggf. handschriftliche Ergänzungen und Änderungen von Bestandteilen des Flugplatzhandbuches sind ausschließlich vorzunehmen, wenn aus Sicherheitsgründen ein unverzüglicher bzw. kurzfristiger Bedarf entsteht (z.B. für betriebliche Anweisungen). Handschriftliche Änderungen werden nur von der Betriebsleitung oder dem Aviation Safety Office vorgenommen und dokumentiert (s. Anlage 05). Der jeweils Verantwortliche hat für die gezielte Information der betroffenen Fachabteilungen, Organisationen oder Teilbereiche zu sorgen. Die Einleitung des üblichen Freigabe- und Veröffentlichungsverfahrens ist unverzüglich zum nächstmöglichen Zeitpunkt zu veranlassen.

### **A 0.2.4 Verfahren für seiten- und abschnittsbezogene Anmerkungen und Ergänzungen**

Aus sicherheitsrelevanten Erwägungen heraus veranlasste, zeitlich begrenzte Änderungen sind als solche zu kennzeichnen und explizit mit dem Anfangs- und Enddatum der Gültigkeit zu versehen (z.B. für die Dauer eines Bauvorhabens). Der jeweils Veranlassende ist verantwortlich für die gezielte Information der betroffenen Fachabteilungen, Organisationen oder Teilbereiche sowie des Aviation Safety Managers (Abteilung Health & Safety). (S. Anlage 03).

### **A 0.2.5 Liste der gültigen Seiten oder Abschnitte/Paragrafen**

Siehe Anlage 04.

### **A 0.2.6 Verfahren für seiten- und abschnittsbezogene Anmerkungen und Ergänzungen**

Änderungen und Ergänzungen werden vom Bearbeiter in der Fußzeile der jeweiligen Seite(n) mit dem Änderungsdatum gekennzeichnet. Änderungen/Ergänzungen werden zusätzlich am linken Seitenrand mit einem senkrechten schwarzen Strich versehen. Sollte ein Text oder Teile davon entfallen, wird dieser unter der jeweiligen Überschrift mit dem Wort „entfällt“ gekennzeichnet.

Änderungen und/oder Berichtigungen der digitalen Version des Flugplatzhandbuches werden von den Fachabteilungen bzw. den Kapitelverantwortlichen veranlasst.

Die digitale Ausgabe des Flugplatzhandbuches ist somit immer auf dem aktuellen Stand.

Der Aktualisierungsstand wird durch Mitarbeiter der Abteilung Health & Safety regelmäßig im Rahmen von Audits überprüft.

Handschriftliche Änderungen oder Berichtigungen sind mit Ausnahme von Sofortmaßnahmen im Einzelfall nicht gestattet.

Die Betriebsleitung kann zeitweilige Änderungen und/oder Sofortmaßnahmen verfügen, wenn dies im Interesse der Sicherheit geboten erscheint. Derartige Maßnahmen sind den Fachabteilungen und/oder Organisationen oder Teilbereichen davon unter Einbeziehung der Abteilung

Health & Safety unverzüglich mitzuteilen. Eine Revision der betreffenden Teile des Flugplatzhandbuches wird in diesen Fällen vom Aviation Safety Office veranlasst.

Der Aviation Safety Manager kann, sofern akuter Handlungsbedarf besteht, solche Maßnahmen ebenfalls verfügen.

Die betroffenen Fachabteilungen, Organisationen oder Teilbereiche haben ihre Mitarbeiter unverzüglich von solchen Maßnahmen in Kenntnis zu setzen und sich die Kenntnisnahme abzeichnen zu lassen.

Detaillierte Angaben finden sich im „Handbuch – Prozesswesen des SMS“.

Änderungen können den Flughafen in vielerlei Hinsicht betreffen. Insbesondere wenn sich Safety-Prozesse oder die Benennung von verantwortlichen Personen ändern, die sicherheitsrelevante Funktionen ausüben, hat der Betreiber des Flughafens durch Verfahren sicherzustellen, dass sich diese Änderungen nicht auf die Safety-Performance ausüben.

### **A 0.2.7 Temporäre Änderungen**

Veranlasst die Betriebsleitung aus sicherheitsrelevanten Erwägungen vorübergehende bzw. zeitlich begrenzte Änderungen von Beschreibungen/Verfahren sind diese explizit mit dem Start- und Enddatum der Gültigkeit zu versehen (z.B. für die Dauer eines Bauvorhabens). Der jeweils Veranlassende ist verantwortlich für die gezielte Information der betroffenen Fachabteilungen, Organisationen oder Teilbereiche sowie der Abteilung Health & Safety.

Die Revision der betreffenden Teile des Flugplatzhandbuches wird durch das Aviation Safety Office veranlasst.

### **A 0.2.8 Verteilsystem/Verteilerliste für das Flugplatzhandbuch, Änderungen und Ergänzungen**

Das Flugplatzhandbuch ist in seiner jeweils gültigen Version über das u.g. Verteilersystem zur Verfügung zu stellen. Die Verteilung an ausgewählte Stellen erfolgt in einer digitalen Version. Eine gekürzte Version (PDF-Format) steht im Internet (<http://bremen-airport.de/unternehmen/presse/downloadcenter>) der Öffentlichkeit zur Verfügung.

Die zuständige Aufsichtsbehörde hat jederzeit elektronischen Zugriff auf die jeweils gültige Version des Flugplatzhandbuches über das webbasierte Datenmanagement Tool EACMT unter dem Punkt ADR.OR.E.005 (a).



## A 1. Allgemeine Information

### A 1.1 Zweck und Geltungsbereich des Flugplatzhandbuches

Der internationale Flughafen Bremen wird von der Flughafen Bremen GmbH (FBG) betrieben. Zweck des Handbuches ist die Schaffung einer unternehmensweit einheitlichen Beschreibung und Handhabung von Einrichtungen und Verfahren im Einklang mit den geltenden Vorgaben und dem gültigen Flugplatz-Zeugnis und Flugplatzbetreiber-Zeugnis. Die beschriebenen Verfahren und Vorgaben sind verbindlich für alle Personen und Nutzer (konzerninterne Mitarbeiter sowie externe Geschäftspartner/Auftragnehmer/Dritte) des Flughafen Bremen, die mit der Infrastruktur, der Instandhaltung und dem Betrieb am Flughafen Bremen befasst sind.

### A 1.2 Gesetzliche Anforderungen

Das Flugplatzhandbuch erfüllt, basierend auf den Vorgaben der *International Civil Aviation (ICAO), DOC 9774 AN/969 „Manual on Certification of Aerodromes“, first edition 2001*, alle einschlägigen Anforderungen sowie die Zeugnisbedingungen gemäß VO (EU) 2018/1139 und VO (EU) 139/2014.

Es beschreibt und verweist auf Basisinformationen über den Flughafen, seine Lage, Einrichtungen, Dienstleistungen, Ausstattung, operative Verfahren, Betriebsorganisation, Betriebsleitung sowie die Struktur des Sicherheitsmanagementsystems (SMS), die durch den Flughafenunternehmer, die FBG, vorgehalten werden. Die hierfür verantwortlichen Organisationsstellen der FBG sowie weitere wichtige Einrichtungen werden aufgezeigt; auf gesonderte Regelungen/Dokumente wird verwiesen.

Die Luftaufsichtsbehörden der deutschen Bundesländer sind mit der Überwachung der Einhaltung der gesetzlichen Auflagen durch den Bund betraut. In Bremen hat der **Senatorin für Wissenschaft und Häfen** diese Funktion inne.

### A 1.3 Nutzungsbedingungen

Das Flugplatzhandbuch der FBG gilt verbindlich für alle Personen und Nutzer (konzerninterne Mitarbeiter sowie externe Geschäftspartner/Auftragnehmer/Dritte) des Flughafen Bremen, die mit der Infrastruktur, der Instandhaltung und dem Betrieb am Flughafen Bremen befasst sind. Das Flugplatzhandbuch ist somit die geltende Arbeitsgrundlage, in der die Anforderungen einschlägiger Gesetze, Verordnungen, Durchführungsbestimmungen oder sonstiger Publikationen der EU-Staatengemeinschaft, der ICAO oder der Bundesrepublik Deutschland auf den Standort bezogen festgelegt sind.

Wer den Flughafen Bremen mit Luftfahrzeugen benutzt, ihn betritt oder befährt, ist den Vorschriften der Flughafenbenutzungsordnung (FBO) und anderen die Nutzung des Flughafens betreffenden Unterlagen in ihren jeweils gültigen Fassungen und den zu ihrer Durchführung ergehenden Weisungen des Flughafenunternehmers unterworfen.

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 der Luftfahrzeuge zu sein, oder mit der Abfertigung von Luftfahrzeugen auf dem Flughafen beauftragt sind.

Die FBO ist gemäß § 43 Abs. 1 LuftVZO der zuständigen Aufsichtsbehörde zur Genehmigung vorzulegen. Diese veranlasst die Bekanntmachung der FBO (§ 43 Abs. 3 LuftVZO ) in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL I).

Für den Flugbetrieb auf dem Flughafen Bremen ergeben sich die Nutzungsbedingungen aus der Genehmigung des Flughafen Bremen gemäß Genehmigungsurkunde vom 21. August 2000, deren flugbetrieblich wesentliche Bestandteile im Luftfahrthandbuch Deutschland (AIP EDDW, FHB D.2) veröffentlicht sind.

Neben dem allgemeinen Teil enthält die FBO die Anhänge A bis H.

Sowohl der allgemeine Teil als auch die Anhänge der FBO enthalten nur die zu veröffentlichen Basisinformationen. Detailinformationen sind dem Flugplatzhandbuch und seinen mitgeltenden Unterlagen zu entnehmen.

**Die FBO-Anhänge im Einzelnen:**

<b>FBO Anhang A</b>	<b>Zentrale Infrastruktureinrichtungen</b>
<b>FBO Anhang B</b>	<b>Ergänzende Regeln für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten auf dem Vorfeld des Flughafen Bremen</b>
<b>FBO Anhang C</b>	<b>Verkehrsregeln für die Luftseite des Flughafenbetriebsgeländes</b>
<b>FBO Anhang D</b>	<b>Verfahrensregeln für das Aviation Safety Management System (SMS) des Flughafen Bremen</b>
<b>FBO Anhang E</b>	<b>Frachtbenutzungsordnung</b>
<b>FBO Anhang F</b>	<b>Brandschutzordnung</b>
<b>FBO Anhang G</b>	<b>Entgeltordnung gemäß § 19 b LuftVG für den Flughafen Bremen</b>
<b>FBO Anhang H</b>	<b>Allgemeine Bedingungen für die Nutzung von Telekommunikationstechniken</b>

**A 1.4 Verpflichtungen des Flugplatzbetreibers und der Aufsichtsbehörde**

Der Flughafenunternehmer hat gemäß VO (EU) 2018/1139 i.V.m. VO (EU) 139/2014 sowie gemäß § 45 Abs. 1 LuftVZO die Verpflichtung, den Flughafen in betriebssicherem Zustand zu halten und ordnungsgemäß zu betreiben.

Die aufsichtführende Behörde – in Bremen die **Senatorin für Wissenschaft und Häfen** – hat jederzeit das Recht, ihrer Aufsichtspflicht am Standort nachzukommen. In der Anwendung dieses Rechts wird bei angekündigten Inspektionen ein Termin mit dem verantwortlichen Ansprechpartner des Flughafen Bremen vereinbart. Die Inspektion sollte in der Form durchgeführt werden, dass der sichere und reibungslose Flughafenbetrieb nicht gestört wird.

Die Mitarbeiter der zu überprüfenden Bereiche werden vorab über das Thema des Audits und über den Termin informiert. Alle Mitarbeiter sind angehalten, Auditfragen offen nach bestem Wissen zu beantworten und so zur erfolgreichen Durchführung beizutragen.

## Teil B – Managementsystem, Qualifizierungs- und Schulungsanforderungen

### B 2. Beschreibung des Managementsystems

#### B 2.1 Flugplatzorganisation und Verantwortlichkeiten

Das Organigramm bildet die Beziehung zwischen den Abteilungen sowie die Hierarchien und Berichtslinien aller die Sicherheit betreffenden Ebenen der Organisationsstruktur (Abteilungen, Bereiche, etc.) ab. Namen, Kompetenzen, Verantwortlichkeiten und Aufgaben des Managements und der benannten Personen sowie die Verantwortlichkeiten und Aufgaben sonstiger Betriebs- und Instandhaltungsmitarbeiter werden abgebildet.

Die Flughafen Bremen-Gruppe [FBG – Flughafen Bremen GmbH, BAH – Bremen Airport Handling, BAS – Bremen Airport Service und AHS – Aviation Handling Service (51%)] ist als Konzern organisiert; die Organisationsverantwortung liegt bei der Geschäftsführung der Flughafen Bremen GmbH.

Die Aufbauorganisation entspricht dem (Ein-)Liniensystem mit klar strukturierten Weisungsbefugnissen und Berichtswegen.

Die Kompetenzen, Verantwortlichkeiten und Aufgaben des Managements sind generell durch Gesellschafter – resp. Geschäftsführungsdelegation auf Basis des Organigramms festgelegt.

Das Health & Safety Office integriert drei eigenständige Aufgabengebiete; nämlich Occupational Safety Office, Aviation Safety Office und EASA Compliance Office überall dort, wo Schnittstellen zwischen unterschiedlichen Arbeitsgebieten bestehen. Zweck ist die Stärken der eigenständigen Fachgebiete gegenseitig zu nutzen. Zur Koordination der mannigfaltigen Schnittstellen übernimmt der Sicherheitsingenieur des Occupational Safety Offices die Leitung der Koordination der Schnittstellen.

Der Aviation Safety Manager ist somit hauptverantwortlicher für das Aviation Safety Office. Hier sind die Themengebiete luftseitige Betriebssicherheit und das Aviation Safety Management System angesiedelt. Für das EASA Compliance Management trägt der EASA Compliance Manager die Verantwortung.

Darüber hinaus werden im Aviation Safety Office die Safety-Standards nach den einschlägigen Vorgaben für den Flugbetrieb einschließlich der dafür benötigten Infrastruktur am Flughafen Bremen erstellt, die Schulungsmaßnahmen initiiert und die Einhaltung der Vorgaben überwacht. Dies gilt insofern auch für Dritte, als diese Schnittstellen zur Flugbetriebsabwicklung haben.

Die Namen des Managements, der verantwortlichen Personen gemäß VO (EU) 139/2014 sowie der in den weiteren Kapiteln des Flugplatzhandbuches aufgeführten verantwortlichen Führungskräfte/Funktionen/speziell Beauftragten inkl. Angaben zur Erreichbarkeit sind in Anlage 02 dokumentiert.

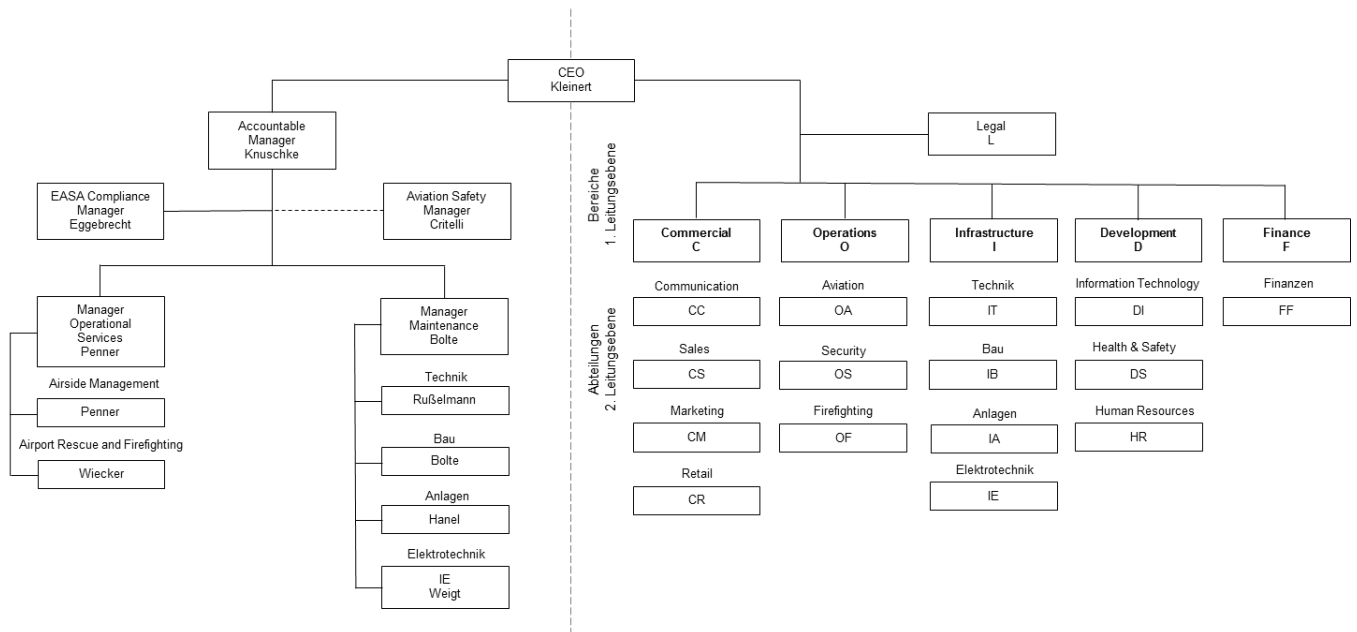
Sowohl die Verantwortlichkeiten als auch die Hauptaufgaben der sonstigen Betriebs- und Instandhaltungsmitarbeiter sind funktionsbezogen in Arbeitsplatzbeschreibungen dokumentiert. Zusätzlich enthalten die Arbeitsplatzbeschreibungen auch die Anforderungen/ Voraussetzungen, die die Mitarbeiter für die Ausübung ihrer Aufgaben erfüllen müssen.

Die generellen Verantwortlichkeiten aller Mitarbeiter im Sinne des Safety Managements sind im Teil B, Kapitel 2.2.2 „Sicherheitsrichtlinien und Ziele“ dargelegt. Die Verantwortlichkeiten von speziell Beauftragten sind im Teil B, Safety Management, „Sicherheitsverantwortlichkeiten der Sicherheitsmitarbeiter mit Führungsverantwortung“ beschrieben bzw. in den entsprechenden Kapiteln des Flugplatzhandbuches aufgeführt.

### Organigramm Flughafen Bremen GmbH

Flughafen Bremen GmbH  
Stand 01.09.2020

Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 139/2014



## Verantwortliche Personen (Key Personnel)

Von der Flughafen Bremen GmbH sind folgende Personen als verantwortlich benannt:

### Accountable Manager/ Verantwortlicher Betriebsleiter

#### Aufgaben:

- Sicherstellung, dass die notwendigen Mittel verfügbar sind, um den Flugplatz gemäß den einschlägigen Anforderungen und dem Flugplatzhandbuch zu betreiben
- Sicherstellung, dass im Falle einer Reduzierung der Mittel oder im Falle von außergewöhnlichen Umständen, die sich auf die Sicherheit auswirken können, der Betriebsumfang auf dem Flugplatz im erforderlichen Maß reduziert wird
- Festlegung der Sicherheitsrichtlinien sowie deren Umsetzung und Förderung
- Einhaltung der entsprechenden einschlägigen Anforderungen, der Zertifizierungsgrundlage sowie des Qualitätsmanagementsystems in Bezug auf Tätigkeiten zur Bereitstellung von Luftfahrt Daten und Luftfahrtinformationen
- Leitung des Flug- und Flughafenbetriebes
- Leitungs- und Führungsfunktion im Notfallmanagement

### Manager of Operational Services/ Leiter Operative Dienste

#### Aufgaben:

- Vertretung des Accountable Managers bei Abwesenheit
- Leitung des operativen Flug- und Flughafenbetriebes
- Einhaltung der entsprechenden einschlägigen Anforderungen, der Zertifizierungsgrundlage sowie des Qualitätsmanagementsystems in Bezug auf Tätigkeiten zur Bereitstellung von Luftfahrt Daten und Luftfahrtinformationen
- Umsetzung der Sicherheitsrichtlinien sowie deren Förderung
- Leitungs- und Führungsfunktion im Notfallmanagement

### Maintenance Manager/ Leiter Instandhaltung

#### Aufgabe:

- Erstellung, Pflege und Umsetzung des Maintenance Programms gem. VO (EU) 139/2014 ADR.OPS Subpart C

## Aviation Safety Manager

### Aufgaben:

- Bereitstellung von Gefährdungsanalysen, Risikoanalysen und -Management
- Überwachung der Umsetzung und der Funktionsfähigkeit des Sicherheitsmanagementsystems einschließlich der erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen
- Management des Sicherheitsmeldesystems für den Flugplatz
- Bereitstellung regelmäßiger Berichte zur sicherheitsbezogenen Leistung
- Sicherstellung, dass die Dokumentation des Sicherheitsmanagements gepflegt wird
- Sicherstellung, dass Schulungen im Sicherheitsmanagement verfügbar sind und diese annehmbaren Standards entsprechen
- Beratung in Sicherheitsfragen
- Initiierung von und Teilnahme an internen Nachforschungen zu Störungen/Unfällen

## EASA Compliance Manager

### Aufgaben:

- Weiterführung des EASA-Change Management
- Überwachung im Rahmen des EASA-Compliance-Managements die Einhaltung der EASA Standards
- Vorantreiben der systematischen Dokumentation innerhalb der EASA-Datenbank
- Begleitung der Aktualisierung der Betriebshandbücher des Flughafensbetreibers – Aerodrome Manual, Flughafenbenutzerordnung, Operation Manuals – sowie weiterer Materialien mit Bezug zum Sicherheitsmanagement
- Unterstützung der Weiterentwicklung des Safety-Management-Systems
- Planung und Durchführung der Safety- und Compliance Audits
- Teilnehmen an Sitzungen des Safety Committees

Die benannten Bereichs- und Abteilungsleiter sind in der FBG für die Umsetzung bzw. die Unterstützung SMS-relevanter Anforderungen in den jeweiligen Betriebsverfahren verantwortlich. Diese übergeordnete Verantwortung für das Betriebsverfahren ist unabhängig von der jeweils definierten Fachverantwortung für die zugeordneten unterstützenden Prozesse mit direkter oder indirekter Rückwirkung auf die Arbeits- und Betriebssicherheit im Geltungsbereich des SMS der FBG.

## B 2.2 Aviation Safety Management System

Der internationale Flughafen Bremen wird von der Flughafen Bremen GmbH (FBG) betrieben.

Das Flugplatzhandbuch beschreibt die Aufbauorganisation der Flughafen Bremen GmbH und enthält allgemeine Angaben zum Standort des Flughafens.

Es beschreibt und verweist auf Basisinformationen über den Flughafen, seine Lage, Einrichtungen, Dienstleistungen, Ausstattung, operative Verfahren, Betriebsorganisation, Betriebsleitung sowie die Struktur des Sicherheitsmanagementsystems (SMS), die durch den Flughafenunternehmer, die FBG, gemäß VO (EU) 2018/1139 sowie VO (EU) 139/2014 und die sie ändernden Verordnungen bzw. aufhebenden Verordnungen vorgehalten werden.

Die hierfür verantwortlichen Organisationsstellen der FBG sowie weitere wichtige Einrichtungen werden aufgezeigt; auf gesonderte Regelungen/Dokumente wird verwiesen.

Die Struktur dieses Handbuches entspricht grundsätzlich *dem International Civil Aviation Organisation (ICAO), Doc 9774 AN/969, Manual on Certification of Aerodromes, first edition 2001* und stellt somit sicher, dass die beschriebenen Inhalte in Übereinstimmung mit den ICAO-Vorgaben stehen.

Das Handbuch setzt die Anforderungen an ein SMS gemäß ICAO um. Hierzu wurde im Sinne der EASA Regularien gemäß ADR.OR.D.005 (b) (1) ein Aviation Safety Office eingerichtet, das alle zur Erfüllung der Auflagen bezüglich des SMS durchzuführenden Tätigkeiten wahrnimmt.

Die Geschäftsführung der FBG hat einen Aviation Safety Manager bestellt und der zuständigen Aufsichtsbehörde gemeldet. Wesentliche Aufgabe des Aviation Safety Managers ist die Beratung der Unternehmensleitung in allen Angelegenheiten, die für die Einrichtung, den Betrieb und die Weiterentwicklung des SMS von Bedeutung sind. Er kann im Rahmen seiner Tätigkeit jederzeit Auskünfte über sicherheitsrelevante Vorkommnisse und Maßnahmen (z.B. durchgeführte Schulungen/Unterweisungen der Beschäftigten) von den Verantwortlichen abfordern. Außerdem ist es dem Aviation Safety Manager vorbehalten, nach Ankündigung Einsicht in Unterlagen zu nehmen, um die Einhaltung von Sicherheitsanforderungen für den jeweiligen Aufgaben-/Verantwortungsbereich nachzuweisen. Der Aviation Safety Manager ist in der Ausübung seiner Funktion sowie seiner organisatorischen Einbindung in die Linienorganisation der FBG fachlich weisungsfrei.



## B 2.2.0 Spezielle Beauftragungen

### Gefahrgutbeauftragte

Zur Unterstützung bei der Wahrnehmung der Pflichten nach den Gefahrgutvorschriften für den Luftverkehr (IATA-DGR) und den Straßenverkehr (GGVSE/ADR) hat die Geschäftsführung der Flughafen Bremen GmbH einen Dienstleistungsvertrag mit der Fraport AG zur Gestellung eines Gefahrgutbeauftragten geschlossen.

### Strahlenschutzbeauftragte

Für den Umgang mit radioaktiven Gütern (Durchführung von Strahlungsmessungen, Dokumentation, Verbringung in den Isotopenraum) werden alle ADO's gemäß StrSchVO und RöV geschult.

### Bergebeauftragte

Detaillierte Aufgaben- und Verantwortungsbeschreibungen sind dem Handbuch Luftfahrzeugbergung der Flughafen Bremen GmbH zu entnehmen.

### Winterdienstbeauftragte Luftseite

Detaillierte Aufgaben- und Verantwortungsbeschreibungen sind dem Winterdiensthandbuch Luftseite der Flughafen Bremen GmbH zu entnehmen.

## B 2.2.0.1 Komitees

Die Komitees gelten als Zusammenschlüsse von flugbetrieblich relevanten Experten, die sich über Gefahren und Risiken beraten. Dazu zählen Identifikation von Gefahrenstellen sowie rückwirkende Betrachtungen und Feststellungen zu Beinaheunfällen und Unfällen.

Innerhalb der Komitees werden Maßnahmen und Lösungen vorgeschlagen und zur Maßnahmenumsetzung dienliche Informationen ausgetauscht.

Ablauf und Inhalte der Komitees werden protokolliert.

### Safety & Compliance Review Board

Verantwortung:	Verantwortlicher Betriebsleiter
Sitzungsleitung:	Verantwortlicher Betriebsleiter
Termin/ Tagungsintervall:	min. halbjahresweise
Tagesordnung:	ja
Protokoll:	Ergebnisprotokoll
Teilnehmer/ Protokollverteiler:	FBG: Aviation-, Flughafenfeuerwehr-, Security-, Compliance-, Infrastructure-, Health & Safety- Management
Inhalte:	Das Review Board hat die Aufgabe die strategische Ausrichtung des zu luftseitigen Health & Safety Prozessen einschließlich derjenigen der Luftverkehrssicherheit zu überwachen und zu steuern. Darüber hinaus sollen in Rahmen des Review Boards, das EASA Compliance Management sowie die Ergebnisse des Monitorings und der Umsetzung des Rechtrahmens Berücksichtigung finden.

Insbesondere ist die Überwachung der Umsetzung von eingeleiteten proaktiven und reaktiven Maßnahmen zur Risikominimierung Aufgabe des Review Boards. Weiterhin wird sowohl die aktuelle Health & Safety als auch Compliance Performance bewertet und Ziele abgeleitet.



Ergebniskommunikation: gemäß Protokoll  
 Sonstiges: bei Bedarf: zeitlich begrenzte Arbeitsgruppen

## Apron Safety Committee (ASC)

Verantwortung: Abteilung Health & Safety  
 Termin: mindestens 2 Treffen pro Jahr; sowie anlassbezogen  
 Tagesordnung: ja  
 Protokoll: ja  
 Teilnehmer/Protokollverteiler: Airlines/Abfertigungsagenten, Bodenverkehrsdienstleister, Zoll, Bundespolizei, DFS, Frachtabfertiger, Tankgesellschaften, zuständige Aufsichtsbehörde

FBG: Abteilung Health & Safety, Flughafenfeuerwehr, Betriebsleitung inkl. Vertreter der Abteilung Aviation

Inhalte: Besondere Vorkommnisse, Schwerpunktthemen, Vorfälle/Unfälle, Zulassungskriterien, Verkehrsregeln, sicherheitsrelevante Belange, Neuerungen, Unfallstatistiken, Fehlverhalten etc., Adverse Weather Operation; FOD; Winterdienst; Wildlife Management

Informationsverbreitung: durch Informationsschreiben  
 Sonstiges: Kurzberichte, bei Bedarf: zeitlich begrenzte Arbeitsgruppen

## Runway Safety Committee (LRST)

Verantwortung: BRE Office Safety & Health  
 Tagungsort: BRE, DFS (TWR BRE) alternierend  
 Termin: 2 Treffen pro Jahr; sowie anlassbezogen  
 Tagesordnung: ja (jeder Teilnehmer kann Themen einbringen)  
 Protokoll: ja  
 Teilnehmer/Verteiler: Vertreter der DFS: Schichtleiter, Sachbearbeiter, Towerlotse, Vertreter des Flughafenbetreibers: Vorfeldkontrolle, Vertreter Abteilung Health & Safety; Vertretung der Luftfahrzeugbetreiber – Piloten Vertreter der zuständigen Aufsichtsbehörde

Inhalte: Funksprechverfahren, ICAO-Verfahren, Betriebsverfahren, luftverkehrsbezogene Kommunikation, Erarbeitung von Verfahren und deren Umsetzung (Beratung, Beschluss, Prüfung und Umsetzung); Adverse Weather Operation; FOD; Runway Incursion und Excursion; Winterdienst; Wildlife Management

Sonstiges: Ein Runway Safety Team gibt es an jedem deutschen Verkehrsflughafen. Das Gremium berichtet in das Safety Panel der Deutsche Flugsicherung GmbH

## Emergency Committee

Verantwortung:	Flughafenfeuerwehr
Termin:	Alle zwei Wochen; sowie anlassbezogen
Tagesordnung:	nein
Protokoll:	nein
Teilnehmer: (nur FBG)	Abteilung Health & Safety, Flughafenfeuerwehr, Betriebsleitung inkl. Aviation, Airport-Security, Terminalservice, Marketing
Inhalte:	Auswertung von Alarmereignissen, Nachbesprechung von Einsätzen, Auswertung von Unfällen auf anderen Flughäfen, Austausch sicherheitsrelevanter Erkenntnisse, Vorbereitung und Auswertung von Notfallübungen

### B 2.2.1 Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich des SMS der FBG umfasst die Flugbetriebsflächen bis an die Terminalkanten. Bei sicherheitsrelevanten Vorkommnissen mit entsprechenden Auswirkungen erstreckt sich dieser Bereich auch auf die angrenzenden Hallen und Abfertigungsgebäude.

Die Flughafenbenutzungsordnung (FBO) enthält u.a. die Verpflichtung der Unternehmen, sich am SMS der FBG zu beteiligen und die vorgegebenen Regelungen/Standards/Verfahren zu beachten. Somit gelten die dort veröffentlichten Festlegungen zur Gewährleistung eines sicheren Betriebes sowohl für alle Mitarbeiter/-innen der Flughafen Bremen GmbH als auch für alle am Flughafen Bremen im definierten räumlichen Geltungsbereich tätigen Unternehmen und deren Mitarbeiter/-innen. Hierbei kommen den Verantwortlichen/Vorgesetzten besondere Sorgfaltspflichten innerhalb ihrer jeweiligen Verantwortungsbereiche zu. Ferner dient der Bauvertrag zwischen externen Unternehmen und dem Flughafenbetreiber der Einhaltung nationaler sowie interner Sicherheitsvorschriften im Sinne des Arbeits- und Gesundheitsschutzes. Alle Mitarbeiter sind ausdrücklich auf die Möglichkeiten hinzuweisen, Sicherheitshinweise direkt an den Aviation Safety Manager der FBG (Abteilung Health & Safety) zu melden. Dabei stellt die Organisation der FBG und der Abteilung Health & Safety in seiner Funktion sicher, dass die Mitarbeit am SMS und das Melden von Sicherheitshinweisen in keiner Weise Nachteile für die Beschäftigten mit sich bringen („Just-Culture“).

Die grundsätzliche Einbindung der im Geltungsbereich tätigen Drittfirmen in das SMS der FBG erfolgt im Wesentlichen durch:

- Einbindung in das unternehmensweite Meldewesen
- Teilnahme an Sitzungen der eingerichteten Sicherheitsausschüsse/Komitees
- Transfer und Bereitstellung sicherheitsrelevanter Informationen zwischen FBG und Drittfirmen
- Einbindung in Basis-Trainings/Informationsaustausch zu grundsätzlichen Anforderungen und relevanten Änderungen im SMS
- Regelmäßige Bereitstellung eines Sicherheitsberichtes

### **B 2.2.2 Sicherheitspolitik und -ziele**

Die Flughafen Bremen GmbH betrachtet das SMS mit all seinen Komponenten als Grundvoraussetzung zur Haltung und Verbesserung des hohen betrieblichen Sicherheitsstandards am Flughafen Bremen und als Mittel zur Sicherstellung der im Folgenden festgelegten Grundsätze zu Sicherheitspolitik und Sicherheitskultur des Unternehmens.

Die Gewährleistung eines sicheren Betriebes des Flughafens auf der Grundlage nationaler und internationaler Vorgaben und "Best Practices" ist im Interesse unserer Kunden und Mitarbeiter oberstes Gebot für die Geschäftsführung und das gesamte Unternehmen.

Sie ist auch grundlegende Voraussetzung für eine erfolgreiche geschäftliche Tätigkeit. Die Sicherheitspolitik der Flughafen Bremen GmbH ist für alle am Flughafen tätigen Unternehmen verbindlich. Der Flughafen Bremen berücksichtigt bei der Implementierung und Überwachung von Betriebsverfahren die Prinzipien menschlicher Faktoren (*Human Factors*).

Mit der Einführung und ständigen Verbesserung des SMS wird eine von den Mitarbeitern der FBG und allen Partnern/Dienstleistern gemeinsam gelebte Sicherheitskultur geschaffen.

Die Geschäftsführung der FBG stellt die erforderlichen Ressourcen zur wirkungsvollen Umsetzung der erklärten Sicherheitspolitik des Unternehmens bereit.

Der Flughafen Bremen orientiert sich konsequent an den internationalen Sicherheitsstandards. Gesetzliche Vorgaben werden als Mindestvoraussetzung betrachtet.

Die Vermeidung von Gefahren für den Luftverkehr bzw. einer Gefährdung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung durch den Luftverkehr sowie der Schutz der gesundheitlichen Unversehrtheit der Mitarbeiter und Passagiere werden vorrangig verfolgt.

Der Flughafen Bremen verpflichtet sich zur systematischen und proaktiven Weiterentwicklung von Sicherheitsstandards auf der Grundlage von Erkenntnissen, Vorfällen und Unfällen.

### **B 2.2.3 Sicherheitsverantwortlichkeiten**

Die Sicherheit der betrieblichen Abläufe zum Schutz des Lebens, der Gesundheit und von Sachwerten betrifft uns alle. Sicherheit ist eine Gemeinschaftsaufgabe. Sie wird nur durch die Beteiligung aller erreicht.

Wir halten konsequent die geltenden Gesetze, Vorschriften und Regelungen zur Sicherheit aller Beschäftigten/Einrichtungen ein.

Darüber hinaus analysieren wir neue Entwicklungen, Technologien und Verfahren mit Bezug auf die betriebliche Sicherheit.

Die Führungsebene trägt Verantwortung für jegliche Geschehnisse auf dem Flughafen Bremen. Sie ist jedoch in der Regel nicht am direkten Geschehen beteiligt. Vielmehr entscheidet das Verhalten der Mitarbeiter, ob Unfälle und Zwischenfälle entstehen oder vermieden werden können. Auch das Ausmaß von Zwischenfällen kann nur von den Mitarbeitern direkt wirkungsvoll begrenzt werden.

Jeder Mitarbeiter und jeder Dritte sollte Sicherheit zum wichtigsten Leitbild seines Handelns auf dem Gelände des Flughafen Bremen machen. Bei Rückfragen zum Thema Sicherheit findet der Mitarbeiter stets Gehör. Mitarbeiter erkennen, dass sie große Einflussmöglichkeiten im Bereich Sicherheit haben.

Wichtiger Teil der Sicherheitskultur ist das Meldewesen des SMS. Durch die frühzeitige Erkennung von Gefahren oder Zwischenfällen und die damit verbundene schnelle Gegensteuerung können Unfälle vermieden werden. Eine weitreichende Untersuchung von Unfällen oder Vorfällen verhindert bzw. vermindert Wiederholungen.

Es wird festgestellt, dass das Meldewesen nicht der Herabsetzung oder Bestrafung von Mitarbeitern, sondern einzig und allein der Erhöhung der Sicherheit dient. Dazu wird dem Mitarbeiter ein einfach zu bedienendes System an die Hand gegeben, welches ihm – wenn gewünscht und möglich – ein angemessenes Feedback, aber auch hinreichenden Vertrauens- bzw. Datenschutz bietet.

Jede/r Vorgesetzte:

- Ist verantwortlich für die Aufrechterhaltung und kontinuierliche Verbesserung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes
- verhält sich vorbildlich in Sicherheitsfragen
- sorgt in seinem Verantwortungsbereich für den ordnungsgemäßen Zustand der Betriebsanlagen und der zur Verfügung stehenden Sicherheitseinrichtungen und -ausrüstungsgegenstände
- verbindet Arbeitsaufträge mit den notwendigen Hinweisen zum Arbeits- und Gesundheitsschutz der Mitarbeiter und zur Sicherheit der Einrichtungen
- sichert die Durchführung regelmäßiger Ein- und Unterweisungen und kontrolliert die konsequente Einhaltung von Sicherheitsbestimmungen in seinem Verantwortungsbereich
- ist verantwortlich für die Vermittlung von Sicherheitsgrundsätzen zur Stärkung des Sicherheits- und Gesundheitsbewusstseins seiner Mitarbeiter
- bespricht mit den Mitarbeitern Sicherheitsrisiken und reagiert auf gemeldete Sicherheitsprobleme
- untersucht sicherheitsrelevante Vorkommnisse in seinem Verantwortungsbereich und meldet Vorfälle an das SMS
- berichtet sicherheitsrelevante Veränderungen in seinem Verantwortungsbereich an das SMS
- ist bereit zur konstruktiven Mitwirkung an Gremien/Ausschüssen zur Betriebssicherheit sowie bei den regelmäßigen Überprüfungen zur Betriebssicherheit in den Abläufen

Jede/r Beschäftigte

- vermeidet Sicherheits- und Gesundheitsrisiken durch vorausschauendes und umsichtiges Handeln
- befolgt die Sicherheitsvorschriften und -anweisungen
- trägt die vorgeschriebene persönliche Schutzausrüstung bei der Ausführung entsprechender Arbeiten
- meldet seinem Vorgesetzten und/oder dem SMS (ggf. anonym), beobachtete Sicherheits- und Gesundheitsrisiken
- weist Kolleginnen und Kollegen auf Fehlverhalten hin
- unterbreitet Verbesserungsvorschläge zur sicheren und gesundheitsfördernden Gestaltung des Arbeitsplatzes bzw. des Arbeitsablaufes
- unterstützt die Vorgesetzten und weitere Beteiligte bei der Umsetzung notwendiger Maßnahmen zu Betriebssicherheit

Ferner gilt die in 2018 erlassene *Safety Policy*:

## Safety Policy

Internationaler Verkehrsflughafen Bremen, Germany (EDDW)  
Flughafen Bremen GmbH

Die Flughafen Bremen GmbH erklärt die Gewährleistung und Aufrechterhaltung eines ordnungsgemäßen und sicheren Betriebes auf der Grundlage nationaler und internationaler Richtlinien und "*Best Practices*", zum Unternehmensgrundsatz.

Mit dem *Aviation Safety Management System* (kurz: ASMS) wird eine von Mitarbeitern des Flughafen Bremen und seiner Partner (Dienstleister) gemeinsam gelebte Sicherheitskultur geschaffen.

Die Geschäftsführung stellt erforderliche Ressourcen zur wirkungsvollen Umsetzung der erklärten Sicherheitspolitik des Unternehmens bereit.

Der Aspekt Sicherheit und die Mitwirkung am ASMS ist bei jeder Tätigkeit von den Mitarbeitern der Flughafen Bremen GmbH zu berücksichtigen.

Die Flughafen Bremen GmbH orientiert sich konsequent an den höchsten Sicherheitsstandards. Gesetzliche Vorgaben werden als Mindestvoraussetzung betrachtet.

Die Vermeidung von Gefahren für den Luftverkehr bzw. einer Gefährdung für die öffentliche Sicherheit und Ordnung durch den Luftverkehr, sowie der Schutz der gesundheitlichen Unversehrtheit von Passagiere, Mitarbeitern des Flughafenbetreibers bzw. seiner Partner wird vorrangig vor dem Erreichen wirtschaftlicher Zielstellungen verfolgt.

Die Flughafen Bremen GmbH verpflichtet sich zur systematischen und proaktiven Weiterentwicklung von Sicherheitsstandards auf der Grundlage von Erkenntnissen von Unfällen und Zwischenfällen.

Grundprinzip allen unternehmerischen Handelns der Flughafen Bremen GmbH ist es, Gefahren für den Betrieb von Luftfahrzeugen bzw. vom Flugbetrieb ausgehende Gefahren auf ein vertretbares Maß zu beschränken.

Mit freundlichen Grüßen

Geschäftsführer

Verantwortlicher Betriebsleiter

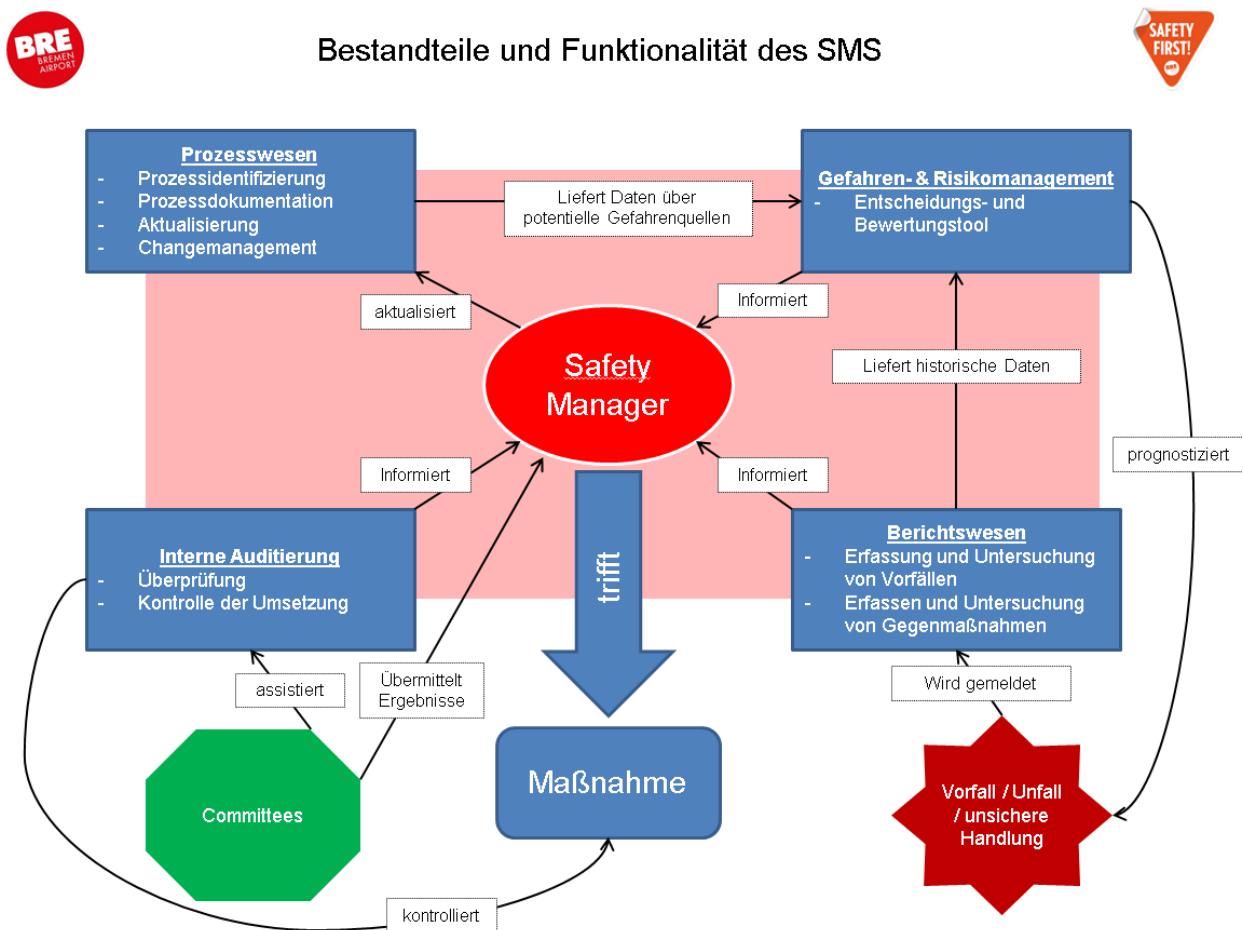
### B 2.2.7 Überwachung der Safety Performance

Aufgabe eines leistungsfähigen Sicherheitsmanagements ist es, neben der Auswertung der meldepflichtigen Störungen und Unfälle auch Rückschlüsse aus der Analyse der erfahrungsgemäß wesentlich häufiger auftretenden Vorfälle/Beinaheunfälle zu ziehen, entsprechende Maßnahmen einzuleiten und diese zu kommunizieren.

Das SMS besteht aus vier wesentlichen Komponenten:

1. Prozesswesen
2. Berichtswesen
3. Auditierung
4. Risikobeurteilung

Anhand dieser Komponenten lassen sich die Bestandteile und Abläufe des SMS und die sich daraus ergebende Überwachung der sicherheitsbezogenen Leistung wie folgt darstellen:



## B 2.2.8 Meldewesen und Sicherheitsuntersuchungen

Das Meldewesen stellt eines der wichtigsten Bestandteile eines Sicherheitsmanagementsystems dar. Die Abteilung Health & Safety wird nicht in der Lage sein, sämtliche Informationen über Probleme sicherheitstechnischer Art an seinem Flughafen zu bekommen. Diese Informationen sind aber in mehrfacher Hinsicht von großer Bedeutung.

Das Meldewesen bietet zunächst jedem Mitarbeiter auf dem Flughafen die Möglichkeit, Gefahrensituationen, Vorfälle oder Unfälle zu melden. Nur dadurch erhält die Abteilung Health & Safety die Gelegenheit, entweder in proaktiver oder reaktiver Weise existente Sicherheitsprobleme zu lösen.

Durch das Meldewesen sollen also Gefahren und Risiken identifiziert werden, um sie mit geeigneten Gegenmaßnahmen abstellen bzw. mindern zu können. Des Weiteren soll durch die Information über bereits geschehene Vorfälle eine hinreichende Möglichkeit geschaffen werden, umfassende Ursachenforschung durchführen zu können, um für die Zukunft eine Wiederholung auszuschließen.

Die größte Gefahr für die Sicherheit besteht häufig darin, dass unsichere Situationen oder sogar Vorfälle auf dem Flughafen unbemerkt stattfinden oder nicht mitgeteilt werden und sich ggf. solange wiederholen, bis sie in einem Unfall enden.

Darüber hinaus ergibt sich nur durch systematische Erfassung von sicherheitsrelevanten Vorfällen die Möglichkeit, eine umfassende Datengrundlage für die spätere und realistische Bemessung des tatsächlichen Standes der Sicherheit am Flughafen zu erlangen.

Nur mit einem funktionierenden und nicht eingeschränkten System können Informationen schnell identifiziert, erfasst und ausgewertet werden.

Die Meldewege werden daher an die interne Organisation des Unternehmens angelehnt. Ziel ist es, Meldewege zu finden, die eine einfache und schlanke Struktur aufweisen, einen vollständigen Empfang aller Meldungen sicherstellen und deren Nutzung eine möglichst geringe „Hemmschwelle“ für die Mitarbeiter bietet. Es ist sicherzustellen, dass auch die Mitarbeiter anderer am Flughafen tätiger Unternehmen eingebunden werden.

Berichtswerte Vorfälle im Rahmen des SMS sind:

- Unfälle
- Vorkommnisse/Beinaheunfälle
- Unsichere Situationen/Sicherheitshinweise

Aufgrund der großen Bedeutung der Informationen müssen mehrere Meldemöglichkeiten gegeben sein. Den Mitarbeitern muss unabhängig von ihren vorhandenen persönlichen Fähigkeiten - wie zum Beispiel der Bedienung von Computerprogrammen oder der Beherrschung der (schriftlichen) deutschen Sprache -, der Erreichbarkeit bzw. Verfügbarkeit von Kommunikationsmitteln oder der Ausstattung des Arbeitsplatzes (Telefon, Computer oder Faxgerät), die Möglichkeit gegeben werden, mit der Abteilung Health & Safety in Kontakt zu treten, um eine Meldung zu verfassen bzw. zu übermitteln.

Die Möglichkeiten müssen darüber hinaus einfach und zeitsparend sein. Erst wenn es für die Mitarbeiter keinen Aufwand bedeutet, einen Vorfall zu melden, wird von dem Meldewesen umfassend Gebrauch gemacht werden.

Grundsätzlich gibt es am Flughafen Bremen daher vier Wege über die eine Meldung erfolgen kann:



1. Safety-Card (Aufsteller mit Safety-Cards sowie den Hinweis auf die Telefonhotline befinden sich u.a. an den Hauptzugangspunkten TOR 1 und T 18)
2. Störmeldevorfahren (telefonisch über die Leitstelle der FlugFw)
3. Schadens- und Unfallmeldungen
4. Direkte Meldung (z.B. Mitteilung durch Mitarbeiter, Mitteilung durch Vorgesetzten, Telefonat, Safety-Hotline, per Mail: [safety-office@airport.bremen.de](mailto:safety-office@airport.bremen.de) oder über die Systemsoftware A-SMS der Fa. Airsight – steht nur FBG intern zur Verfügung)

Das Meldewesen umfasst neben den strukturellen auch organisatorischen Voraussetzungen zur Gewährleistung einer hinreichenden Bewertung der erlangten Informationen und erforderlichen Reaktionen.

Von entscheidender Bedeutung sind die Ermittlung der Ursachen des Vorkommnisses selbst, aber auch die Bekanntgabe der Ergebnisse sowie die Veröffentlichung von Anweisungen zur Vermeidung weiterer oder neuer Vorkommnisse. Die einzelnen Schritte sind im Interesse einer lückenlosen Nachvollziehbarkeit zu dokumentieren. Die Dokumentation und Archivierung erfolgt ebenfalls über die Systemsoftware A-SMS, wozu nur die Mitarbeiter der Abteilung Health & Safety über vollständige Zugriffsrechte verfügen. Ferner haben die jeweiligen ADO eingeschränkte Leserechte innerhalb der Software A-SMS.



Folgende Schritte werden in der Nachverfolgung einer Meldung durchlaufen:

- Meldung eines Unfalls/Vorkommnisses (Beinahunfalls)/Sicherheitshinweis
- Annahme der Sicherheitsmeldung
  - Eingangsfixierung der Sicherheitsmeldung in der Abteilung Health & Safety mit Datum und Reg.-Nummer
  - Bewertung der Meldung durch das Aviation Safety Office und Entscheidung über die Weiterverfolgung
  - Weiterverfolgung des Vorkommnisses:
    - mit Hilfe des zuständigen Safety Committees
    - mit Hilfe der betroffenen Abteilung/en, Unternehmen bzw. Mitarbeiter
    - mit Hilfe externer Experten
  - Dokumentation von:
    - Nachforschung
    - Konkretisierung des Ereignisberichtes
    - Klärung von fehlenden Angaben
    - Gespräche mit Beteiligten
    - etc.
- Zusammenstellung eines Berichtes mit den Ergebnissen der Untersuchung
  - Ausarbeitung von Gegenmaßnahmen/Schlussfolgerung
- Veröffentlichung/Anweisung und Dokumentation der Gegenmaßnahmen verbunden mit einer Umsetzungsfrist
- Verfolgung der Umsetzung der Maßnahmen
  - Dokumentation der Mahnung der Umsetzung der Gegenmaßnahmen
- Meldung der erfolgreichen Umsetzung der Maßnahmen durch Abteilung/Unternehmen
- Überprüfung der eingeführten Gegenmaßnahmen

Die Untersuchung, welche auf einen Unfall/Vorfall folgt, dient der Prävention von gleichgelagerten oder ähnlichen Wiederholungsfällen.

Ziele der Untersuchung sind daher:

- alle ursächlichen und begünstigenden Faktoren zu identifizieren
- die Identifizierung und Korrektur von prozessualen und organisatorischen Schwachstellen
- die Identifikation von Maßnahmen, die zwar die Ursache nicht beseitigen, aber geeignet sind, ein Vorkommnis rechtzeitig zu verhindern
- aus sicherheitsrelevanten Vorkommnissen zu lernen
- Ergebnisse zu kommunizieren, um Wiederholungsfälle zu vermeiden

Das Aviation Safety Office entscheidet nach einer anfänglichen Bewertung des Unfalles oder Vorkommnisses, ob die Einleitung einer Untersuchung erforderlich beziehungsweise sinnvoll erscheint und informiert die entsprechenden Fachabteilungen. Die Untersuchung erfolgt unter Einbeziehung der Prozessbeteiligten und ggf. unter Einbeziehung weiterer sachkundiger Personen.

Im Falle einer festgestellten Abweichung durch die zuständige Aufsichtsbehörde, ist ihr die Umsetzung der Abhilfemaßnahme nachzuweisen. Fristen ergeben sich aus ADR.AR.C.055 (d).

Detaillierte Beschreibungen des Meldewesens und Untersuchungen von Vorkommnissen sind beschrieben im „Handbuch – Meldewesen des SMS“ (eine aktuelle Version des Handbuches, befindet sich zur Einsichtnahme im Gruppenordner Betriebshandbücher).

Siehe auch Verfahrensanweisung, „Meldung und Dokumentation von allen Unfällen, schweren Störungen und Ereignissen“

### **B 2.2.11                    Sicherheitsförderung (Safety Promotion)**

Grundsätzlich verfolgt die Flughafen Bremen GmbH das Ziel, durch systematische Vorgehensweisen bei Meldung, Untersuchung und Auswertung von sicherheitsrelevanten Vorkommnissen die betriebliche Sicherheit und den Gesundheitsschutz kontinuierlich zu verbessern, Risiken zu reduzieren sowie durch ungestörte und unfallfreie Betriebsabläufe sowohl das Verantwortungs- und Sicherheitsbewusstsein als auch die Motivation der Beschäftigten zu fördern und wirtschaftliche Nachteile für die Flughafen Bremen GmbH zu verhindern .

Aufgabe eines leistungsfähigen Sicherheitsmanagements ist es, neben der Auswertung der meldepflichtigen Störungen und Unfälle auch Rückschlüsse aus der Analyse der erfahrungsgemäß wesentlich häufiger auftretenden Vorfälle/Beinaheunfälle zu ziehen, entsprechende Maßnahmen einzuleiten und diese zu kommunizieren.

Weiteres Ziel ist es, durch eine vollständige und reproduzierbare Ereignisdokumentation den Verantwortlichen das Gefahrenpotenzial in ihrem Verantwortungsbereich aufzuzeigen und somit eine Handlungsgrundlage zur Maßnahmenfindung zu geben. Sie dient somit auch als Hilfsmittel zur Verringerung von Ursachen für Betriebsstörungen sowie zur Verbesserung der Qualität der Führungstätigkeit.

Durch ein festgelegtes Verfahren zum Melde- und Berichtswesen soll u.a. die große Bedeutung der aktiven Mitwirkung jedes einzelnen Beschäftigten für die Verbesserung der Leistungen des Unternehmens herausgestellt werden.

Das SMS-Berichtswesen umfasst sowohl die Lenkung und Dokumentation von sicherheitsrelevanten Unterlagen und Aufzeichnungen, als auch die interne und externe Kommunikation von Unfallstatistiken und Sicherheitsinformationen. Innerhalb regelmäßiger Abstände finden sogenannte *Safety-Promotions* statt. Hierbei werden den Mitarbeitern sicherheitsrelevante Themen vermittelt, wie z. B. durch Flyeraktionen sowie durch Informationsvorträge wie *Safety-Awareness-Weeks*.

Gefahrenschwerpunkte, sog. „Hot Spots“, auf den Betriebsflächen, werden im Rahmen des SMS identifiziert und bewertet. Vorkommnisse werden durch ein EDV-System (A-SMS) erfasst und hinsichtlich des Risikos bewertet sowie Maßnahmen zur Risikominimierung empfohlen. Auch können durch das System interaktive Lagepläne zu den gesamten Vorkommnissen erstellt und zur Risikobewertung genutzt werden.

Sofern ein erhöhtes Risiko von einem etwaigen Vorkommnis ausgeht, wird eine Veröffentlichung innerhalb der AIP vorgenommen.

## **B 2.2.12 Ergebnisse aus dem Sicherheitsmanagementsystems**

Grundsätzlich verfolgt die Flughafen Bremen GmbH das Ziel, durch systematische Vorgehensweisen bei Meldung, Untersuchung und Auswertung von sicherheitsrelevanten Vorkommnissen die betriebliche Sicherheit und den Gesundheitsschutz kontinuierlich zu verbessern, Risiken zu reduzieren und durch ungestörte sowie unfallfreie Betriebsabläufe sowohl das Verantwortungs- und Sicherheitsbewusstsein als auch die Motivation der Beschäftigten zu fördern und wirtschaftliche Nachteile für die Flughafen Bremen GmbH zu verhindern.

Die Auswertung von Störungen und Unfällen ermöglicht es, Rückschlüsse aus der Analyse der erfahrungsgemäß wesentlich häufiger auftretenden Vorfälle/Beinaheunfälle zu ziehen, entsprechende Maßnahmen einzuleiten und diese zu kommunizieren.

Durch eine vollständige und reproduzierbare Ereignisdokumentation wird den Verantwortlichen das Gefahrenpotenzial in ihrem Verantwortungsbereich aufgezeigt und somit eine Handlungsgrundlage zur Maßnahmenfindung gegeben. Hierdurch wird u.a. auch die große Bedeutung der aktiven Mitwirkung jedes einzelnen Beschäftigten zur Verbesserung der Leistungen des Unternehmens herausgestellt werden.

## **B 3. Qualifikation des Flugplatzpersonals**

### **B 3.1 Schulungsprogramm**

Der Flughafen betreibt Trainingsprogramme in unterschiedlicher Form für die jeweiligen Bereiche und Organisationsteile. Es gibt übergeordnete Trainingsprogramme, die für alle Nutzer des Sicherheitsbereiches des Flughafens verbindlich sind, nämlich die Security- und die Safety-Schulung sowie die Schulungen zur Erlangung der Fahrberechtigungen. Letztere sind für alle Nutzer verbindlich, die Fahrzeuge im Sicherheitsbereich bewegen. Sie können auf bestimmte Flächen begrenzt sein; dies hängt von den jeweiligen Aufgabengebieten ab.

Personen, die im Nahbereich von Luftfahrzeugen arbeiten, erhalten zusätzlich eine tätigkeits-spezifische Einweisung.

Detaillierte Angaben dazu befinden sich im „Schulungs- und Befähigungsüberprüfungsprogramm der Flughafen Bremen GmbH“.

#### **B 3.1.2 Ausbildung und Überprüfung der Auszubildenden**

Das Training erfolgt sowohl computerbasiert als auch frontal. Am Ende der Schulung erbringt der Schulungsteilnehmer einen Leistungsnachweis in Form eines Tests und erhält einen Schulungsnachweis.

Alle Mitarbeiter werden wiederholt ausführlich so geschult, dass sie den ihnen zugeordneten Aufgabenbereich sicher erfüllen können.

#### **B 3.1.3 Archivierung**

Schulungsanmeldungen, Prüfungsunterlagen sowie Schulungsnachweise werden durch die Schulungsbeauftragten der FBG oder durch die entsprechende Abteilung/Fremdfirma archiviert.

### **B 3.2 Kompetenzüberprüfungsprogramme**

Regelmäßige Überprüfungen des Sicherheitsverhaltens der im Sicherheitsbereich tätigen Personen finden durch die Abteilung Aviation (ADO) sowie durch die Mitarbeiter der Abteilung Health & Safety statt. Dieses beinhaltet u. a. Überprüfung des Fahrverhaltens und der Einhaltung von Sicherheitsvorschriften auf den Betriebsflächen. Insbesondere werden hierbei die Vorgänge rund um das Luftfahrzeug überprüft (sog. Ramp-Checks). Verstöße werden dokumentiert und den jeweiligen Vorgesetzten, wie auch der Abteilung Aviation zur Kenntnis gegeben. Darüber hinaus werden Fehlverhalten direkt vor Ort besprochen. Bei besonders schwerwiegenden Verstößen, erfolgen unmittelbare Sanktionsmaßnahmen.

#### **B 3.2.1 Umgang mit Personal, das die Anforderungen nicht erfüllt**

Alle Mitarbeiter werden wiederholt ausführlich so geschult, dass sie den ihnen zugeordneten Aufgabenbereich sicher erfüllen können. Bei Nichtbestehen kann der Mitarbeiter der angestrebten Verwendung nicht zugeführt werden.

#### **B 3.2.2 Archivierung**

Schulungsanmeldungen, Prüfungsunterlagen sowie Schulungsnachweise werden durch die Schulungsbeauftragten der FBG oder durch die entsprechenden Abteilungen/Fremdfirma archiviert.

## Teil E - Details der Betriebsverfahren des Flugplatzes, seiner Ausrüstung und Sicherheitsmaßnahmen

Dieser Teil des Flugplatzhandbuches beschreibt die Betriebsabläufe am Flughafen Bremen mit den jeweiligen, im Dienste der betrieblichen Sicherheit ergriffenen Maßnahmen, soweit diese nicht gesondert als Bestandteil des Sicherheitsmanagementsystems ausgeführt werden.

### E 13. Arbeiten auf dem Flugplatz

Siehe folgende Verfahrensanweisungen:

- Bauliche Notfallmaßnahmen auf und neben der RWY
- Veröffentlichung einer Baubekanntmachung
- Baustellenplanung auf dem Apron
- Baustellenplanung auf und neben einem TWY
- Baustellenplanung auf und neben einer RWY

#### E 13.1 Koordination, Planung und Ausführung von Bau- und Unterhaltungsarbeiten

Zur sicheren Durchführung von Bau- und Instandhaltungsarbeiten - auch Arbeiten, die kurzfristig durchgeführt werden - auf den Bewegungsflächen oder in deren unmittelbaren Umgebung mit Beeinträchtigung der Hindernisfreiflächen werden Bau- und Instandhaltungsmaßnahmen rechtzeitig angekündigt und ggf. entsprechend veröffentlicht.

Die Abteilung Aviation koordiniert die Bauvorhaben im Bereich der Bewegungsflächen und legt die Rahmenbedingungen für die Durchführung der Maßnahmen fest.

- Vorbesprechung mit allen Beteiligten (ADO, AOCC, FBG Abteilung Aviation, DFS, zuständige Aufsichtsbehörde, weitere Fachabteilungen bei größeren Bauprojekten je nach Art der Arbeiten)
- Ankündigung von Arbeiten per Formblatt an die ADO's (Baubekanntmachung)
- Risikobewertung und Sicherheitsempfehlung durch das Aviation Safety Office
- Notwendige Security-Maßnahmen: Abstimmung mit der Abteilung Security (bei Bedarf)
- Über Verteiler Versand der Baubekanntmachung an Betroffene durch den ADO
- NOTAM-Aufgabe (falls erforderlich) durch ADO
- Baustelleneinrichtung durch die Abteilung Bau unter Aufsicht Referent/in für Flugbetriebsflächenmanagement und/oder ADO
- Sperrung von Betriebsflächen durch den ADO
- Berücksichtigung zulässiger (Geräte-)Höhen und seitlicher Abstände
- Überwachung geänderter Betriebsabläufe durch Referent/in für Flugbetriebsflächenmanagement und/oder den ADO
- Bauaufsicht durch eingewiesenes Fachpersonal; im Vorfeldebereich kann dies durch die ausführende Firma geschehen, im DFS-Bereich immer durch FBG-Personal (Ausnahme längere Projekte: Begleitung mit speziell trainierten externen Personen möglich)
- Tag-/Nachtmarkierung: Veranlassung und Funktionsüberwachung durch Referent/in für Flugbetriebsflächenmanagement und/oder den ADO. Die Tag-/Nachtmarkierung soll sicherstellen, dass:
  - die aufgestellte Markierung eindeutig erkennbar ist und somit der nicht-betriebsbereite Teil einer Rollbahn, Vorfeld oder Haltebucht klar erkennbar ist, jedoch von Luftfahrzeugen sicher passiert werden kann

- die Tag-/Nachtmarkierungen, die die Nicht-Betriebsbereitschaft anzeigen, in Abständen angebracht werden und ausreichen, den nicht-betriebsbereiten Teil abzugrenzen.
- Abnahme der Baustelle durch die Abteilung Bau
- Prüfung der Flächen auf FOD/ Verschmutzung und Freigabe für den Verkehr durch ADO
- Ggf. Aufhebung NOTAM
- Dokumentation im Tagesbericht ADO und die Abteilung Bau

Die Markierung und Befeuern von nicht-betriebsbereiten Bereichen sollte derart erfolgen, dass:

- Marker (z.B. Pylonen o.Ä.) sowie
- Hindernislampen

den Bereich eindeutig kennzeichnen.

Bei der DFS wird erforderlichenfalls gemäß den geltenden Richtlinien die Veröffentlichung beantragt. Informationen der Betriebsleitung bezüglich Bau- und Instandhaltungsmaßnahmen unterrichten über koordinierte Arbeiten auf den Bewegungsflächen und enthalten neben zeitlichen und räumlichen Angaben, die Beschreibung der Gesamtmaßnahme und die voraussichtlichen Auswirkungen auf die Betriebsabwicklung sowie ggf. abgestimmte und genehmigte Alternativverfahren.

### **E 13.2 Zusammenarbeit mit der Flugsicherung bei Wartungs- und Bauarbeiten**

Um einen sicheren Bodenbetrieb zwischen den Zuständigkeitsbereichen der DFS und der Vorfeldkontrolle der FBG zu gewährleisten, sind die Schnittstellen-, Koordinations- und Übergabemodi zwischen DFS und FBG vereinbart, mit der zuständigen Aufsichtsbehörde abgestimmt und in einer Betriebsabsprache festgelegt.

Die Kommunikation während der Arbeiten im Zuständigkeitsbereich der DFS zwischen der DFS und der FBG erfolgt gemäß der in der Betriebsabsprache Kap. 8.1 festgelegten Verfahren. Bei nicht-besetztem Tower der DFS, gilt das Verfahren „On-Request“, beschrieben innerhalb der BAS Kap. 2.8.

Während der Arbeiten im Zuständigkeitsbereich der FBG erfolgt die Kommunikation zwischen einer dafür qualifizierten Fachkraft, der sog. „Funkbegleitung“ und der durchführenden Firma. Seitens der Abteilung Aviation wird entsprechender Kommunikationsbedarf (z.B. mit der Bauleitung) berücksichtigt.

Aufgaben und Verantwortungsbereiche der Fachabteilungen (in Absprache miteinander):

- Planung der Baustelle: Abteilung Aviation
- Einrichtung der Baustelle: Abteilung Bau, Abteilung Aviation, Dienstleister
- Durchführung der Maßnahme: Dienstleister (Kontrolle durch Abteilung Aviation und Abteilung Bau)
- Abnahme der Baustelle: Bauabteilung, Dienstleister/Baufirma
- Sicherstellung der Hindernisfreiheit gemäß den §§ 12 und 15 LuftVG und der uneingeschränkten Nutzung des Flughafens unter allen Wetterbedingungen: Abteilung Aviation, Dienstleister
- Überwachung der Auflagen und Vorgaben der Aufsichtsbehörde bei der Ausführung von Bau- und Instandhaltungsarbeiten auf den Flugbetriebsflächen: Abteilung Aviation, Dienstleister

Die zentrale Ablaufplanung der Bau- und Instandhaltungsmaßnahmen erfolgt in Abstimmung mit der Abteilung Aviation. Die Abteilung Aviation hat die Betriebssicherheit zu gewährleisten und



stimmt, wenn der Betrieb es zulässt, der Durchführung der Maßnahmen zu. Die Abteilung Aviation übernimmt außerhalb der Dienstzeiten des zuständigen Bereiches als Auftraggeber die Koordination und ergreift bei Notfällen entsprechende Maßnahmen.

Die Flugsicherung wird über die Leitung DFS-Tower und DFS-Technik ab Planungsbeginn einbezogen und deren Belange für eine sichere Flugdurchführung berücksichtigt. Abweichende Verfahren bei geänderter Rollverkehrsführung werden immer vorab mit der DFS abgesprochen und für die Nutzer publiziert.

## **E 15. Sicherheitsmanagement auf dem Vorfeld**

Die Betriebsleitung ist grundsätzlich verantwortlich für die Durchführung sicherer und ordentlicher Betriebsabläufe.

Um die Gefährdung von Personen, Infrastruktureinrichtungen, Fahrzeugen und Geräten auf dem Vorfeld zu minimieren, sind alle Teilnehmer am Vorfeldbetrieb entsprechend geschult. Bestandteile dieser Schulungen sind die in Teil B beschriebenen Verfahren.

Siehe Verfahrensanweisung, "Cross-Start".

### **E 15.1 Schutzmaßnahmen gegen Jet Blast**

Sowohl in der Safety Schulung als auch im Apron Safety Training werden alle Mitarbeiter auf die Gefahren des sog. *Jet Blast* und die einzuhaltenden Sicherheitsabstände vor und hinter Jet-Triebwerken hingewiesen. Für das Push-Back gelten besondere Regelungen. Diese sind in der Verfahrensanweisung Push-Back der Betriebsleitung beschrieben.

### **E 15.2 Betankung von Luftfahrzeugen**

Grundsätzlich gelten für die Betankung von Luftfahrzeugen die in den EU-OPS 1.307/IEM OPS 1305 (Refueling/Defueling with wide-cut fuel) veröffentlichten Verfahren. Diese können ergänzt werden durch die besonderen Verfahren des Luftfrachtführers bzw. dessen Beauftragte.

Verantwortlich für deren Einhaltung/Umsetzung ist der Luftfrachtführer bzw. dessen Beauftragter vor Ort. Der Mitarbeiter trifft die nötigen Sicherheitsvorkehrungen in Abstimmung mit der Flight Crew und dem Tankwagenfahrer.

Die Abläufe werden regelmäßig durch das Aviation Safety Office im Rahmen sog. Ramp Checks überprüft.

Zur Abwehr unmittelbar drohender Gefahren durch die Nichteinhaltung der Sicherheitsbestimmungen gem. EU OPS hat der ADO als Verantwortlicher für den Flugbetrieb Weisungsrecht.

### **E 15.3 Vorfeldreinigung; Vermeidung von FOD**

Zur Vermeidung von Gefahren durch FOD (foreign objects damage) sind alle Vorfeldnutzer verpflichtet, entsprechende Objekte aufzusammeln und in den dafür vorgesehenen Sammelbehältern zu entsorgen. Bei großflächigeren Verschmutzungen ist die Verkehrsabteilung zu informieren.

Die Betriebssicherheit auf den Betriebsflächen wird durch regelmäßige Kontrollen der Flight-Line-Marshaller (Leitfahrzeugfahrer) im Auftrag der Betriebsleitung sichergestellt.

Hierfür gibt es entsprechende Arbeitsanweisungen.

Darüber hinaus wird die FOD-Kontrolle durch den ADO bei Routinefahrten sowie auf Piste und Taxiways nach jeder Not- oder Sicherheitslandung durchgeführt.

Für die Reinigung der Betriebsflächen wird regelmäßig Kehrgerät eingesetzt.

## E 15.4 Überwachung der Einhaltung der Sicherheitsvorschriften

Regelmäßige Überprüfungen des Sicherheitsverhaltens der im Sicherheitsbereich tätigen Personen finden durch die Abteilung Aviation (ADO) sowie durch die Mitarbeiter des Aviation Safety Offices statt. Dieses beinhaltet u. a. Überprüfung des Fahrverhaltens und der Einhaltung von Sicherheitsvorschriften auf den Betriebsflächen. Insbesondere werden hierbei die Vorgänge rund um das Luftfahrzeug überprüft (sog. Ramp Checks). Verstöße werden dokumentiert und den jeweiligen Vorgesetzten, wie auch der Abteilung Aviation zur Kenntnis gegeben. Darüber hinaus werden Fehlverhalten direkt vor Ort besprochen. Bei besonders schwerwiegenden Verstößen, erfolgen unmittelbare Sanktionsmaßnahmen.

Für die Umsetzung/Einleitung von Maßnahmen gibt es Rückmeldefristen an das Aviation Safety Office. Die Umsetzung wird stichprobenweise im Rahmen nachfolgender Audits kontrolliert.

## E 16. Verkehrsregeln für Fahrzeuge auf den Bewegungsflächen, Fahrausbildung und -berechtigung, Sanktionsmaßnahmen

Der Betrieb von Fahrzeugen ist in den „Verkehrsregeln für den Sicherheitsbereich des Flughafengeländes“ geregelt. Diese sind in Anhang C der Flughafenbenutzungsordnung (FBO) publiziert und für alle Nutzer verbindlich.

Die Verkehrsregeln bilden die Grundlage für die Safety-Schulungen und Vorfeldfahrberechtigungen (Vorfeldführerscheine), deren Erwerb, je nach Aufgabenfeld, in unterschiedlicher Form für alle Nutzer des Sicherheitsbereiches des Flughafens obligatorisch ist.

Gemäß den Anforderungen aus AMC1 ADR.OPS.B.025 müssen alle Mitarbeiter, die im Nahbereich von Luftfahrzeugen arbeiten, ein Trainingsprogramm durchlaufen.

Spezifisches Training an Bodengeräten wird in den Fachabteilungen durchgeführt, regelmäßig wiederholt und dokumentiert. Die Einhaltung wird vom Aviation Safety Office auditiert.

Mitarbeiter, die den Flugsicherungsbereich betreten/befahren, erhalten eine spezielle Ausbildung einschließlich einer Funkeinweisung (vgl. Abschnitt B3).

Der Flughafenausweis zum Betreten des Sicherheitsbereiches wird nur nach Absolvieren der Luftsicherheitsschulung (mind. nach VO (EU) 2015/1998 Nr. 11.2.6) - und einer örtlichen Sicherheitsschulung ausgehändigt. Fehlt eine und/oder beide Berechtigung/en (Security und/oder Safety) wird der Zutritt im Rahmen der an den Zugängen durchgeführten Kontrollen verwehrt. Gleiches gilt sofern ein Fahrzeug in den Sicherheitsbereich gefahren werden soll. Hierbei wird die Fahrberechtigung sowie die Berechtigung des Fahrzeuges überprüft.

Die Schulungen (Security und Safety) für den unbegleiteten Zutritt sowie die Fahreinweisung haben eine Gültigkeit von fünf Jahren.

Sofortmaßnahmen zum Schutz aller Nutzer der Betriebsflächen werden durch die Abteilung Aviation (i. d. R. durch den ADO) vorgenommen. Er verfügt bei Regelverstößen ggf. das temporäre Einziehen der Fahrberechtigung; weitergehende Maßnahmen obliegen den jeweiligen Arbeitgebern. In jedem Fall ist der ADO in Kenntnis zu setzen, bei meldepflichtigen Vorkommnissen auch die zuständige Aufsichtsbehörde.

Siehe Verfahrensanweisung, „Verkehrsregeln und Verhalten auf den Betriebsflächen“.



## E 22. Sicherer Umgang mit Treibstoffen und Gefahrgut

### **Flugzeugtreibstoffe:**

Das Tanklager wird durch die Flughafen Bremen GmbH als sog. „Zentrale Infrastruktureinrichtung“ vorgehalten und vertraglich von einer Tankdienstgesellschaft betrieben.

Flächen und Räumlichkeiten für die Lagerung von brennbaren Flüssigkeiten/Gasen (einschließlich Flugbenzin/Kerosin) und anderen gefährlichen Stoffen auf dem Flughafengelände werden auf dem Stand der Technik betrieben. Flughafenunternehmer und Tankdienstgesellschaft treffen gemeinsam die dazu notwendigen Vorkehrungen. Dies wird durch regelmäßige Begehungen sichergestellt.

Das Tanklager befindet sich auf einer gesonderten Fläche. Die Zuführung von Flugzeugtreibstoff erfolgt über die Straße durch Tankfahrzeuge über eine straßenseitige Zufahrt, weit entfernt von flugbetrieblichen Einrichtungen.

Die Betankung der Flugzeuge erfolgt mittels sog. Flugzeugtankwagen (FTKW) auf den jeweiligen Parkpositionen.

Für den Betrieb der FTKW auf den Betriebsflächen des Flughafens gelten zusätzlich zu den Sicherheitsstandards des Tankdienstleisters die Verkehrsregeln des Flughafenbetreibers. Schnittstellen zu anderen Vorfelddiensten (Freihalten von Fluchtwegen, Abstand zu Tankentlüftungen) werden im Trainingsabschnitt „Apron Safety“ geschult und vom Aviation Safety Office durch periodische „Ramp Checks“ sowie das jährliches Safety-Audit überprüft.

### **Treibstoffe für Fahrzeuge und Geräte:**

Der Flughafen verfügt über eine Betriebstankstelle und ein zugelassenes Tankfahrzeug für die Versorgung von nicht zugelassenen Fahrzeugen und Geräten. Das Personal ist spezifisch in die Bedienung eingewiesen.

Die Lagerung aller Treibstoffe erfolgt nach der Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV). Diese regelt die Lagerung von Treibstoffen in der zugehörigen Technischen Regel für Betriebssicherheit TRBS 1201 Teil 5 bzw. in der TRGS 510, Lagerung von Gefahrstoffen in ortsbeweglichen Behältern.

### **Weiteres Gefahrgut:**

Die Flughafen Bremen GmbH hat für Betrieb und Fracht einen Gefahrgutbeauftragten bestellt. Diese werden gem. den geltenden Vorschriften alle zwei Jahre durch externe Trainer unterwiesen.

Alle in der Flugzeugabfertigung eingesetzten Mitarbeiter sowie die Mitarbeiter der Luftfracht verfügen über eine aktuelle Gefahrgutschulung (ICAO TI/ IATA DGR), die alle zwei Jahre zu wiederholen ist. Be- und Entladen von Gefahrgut können an allen Standplätzen unter Berücksichtigung der geltenden Vorschriften erfolgen.

Für den Umgang mit radioaktiven Gütern (Durchführung von Strahlungsmessungen, Dokumentation, Verbringung in den Isotopenraum) werden alle ADO gemäß § 31 StrSchVO/RöV geschult. Sie haben damit einen Fachkundenachweis erbracht und sind durch das Gewerbeaufsichtsamt Bremen bestellt.

Weitere mit dem Umschlag von radioaktiven Gütern beauftragte Mitarbeiter werden durch die ADOs mit diesbezüglichen Fachkundenachweis alle 2-jahre geschult. Für den etwaigen Umschlag von Sprengstoff steht ein gemäß SprengG (Sprengstoffgesetz) zertifizierter Mitarbeiter der BAH Luftfracht zur Verfügung.

Für alle mit wassergefährdenden Stoffen arbeitenden Anlagen sind vor Errichtung und Betrieb die Feuerwehr und der Gewässerschutzbeauftragte des Flughafens einzubeziehen.

## **E 22.1      Sicherheitsvorkehrungen,      Ausrüstung,      Bereitstellung, Bereitsstellungsflächen und Auslieferung**

Das Tanklager wird durch die Flughafen Bremen GmbH als sog. „Zentrale Infrastruktureinrichtung“ vorgehalten und vertraglich von einer Tankdienstgesellschaft betrieben.

Flächen und Räumlichkeiten für die Bereitstellung von brennbaren Flüssigkeiten/Gasen (einschließlich Flugbenzin/Kerosin) und anderen gefährlichen Stoffen auf dem Flughafengelände werden auf dem Stand der Technik betrieben. Flughafenunternehmer und Tankdienstgesellschaft treffen gemeinsam die dazu notwendigen Vorkehrungen. Dies wird durch regelmäßige Begehungen sichergestellt.

Bei der Betankung als Schnittstelle zum Flugbetrieb werden die Sicherheitsvorkehrungen regelmäßig vom Aviation Safety Office überprüft (Erdung der Tankfahrzeuge, Fluchtwege, Tanken mit Passagieren an Bord).

Grundsätzlich gelten für die Betankung von Luftfahrzeugen mit Passagieren an Bord und während des Ein- und Aussteigevorgangs die in den EU-OPS 1.307/ IEM OPS 1305 (Refueling/Defueling with wide-cut fuel) veröffentlichten Verfahren. Diese können ergänzt werden durch die besonderen Verfahren des Luftfrachtführers bzw. dessen Beauftragte.

Tankschutz am Flugzeug wird auf Anforderung der Airline/des PIC gestellt; ausreichend ist aber nach schriftlich zu bestätigender Maßgabe des Luftfrachtführers ggf. auch die Bereitschaft der Feuerwehr an der Wache.

Verantwortlich für die Verfahrenseinhaltung/-umsetzung ist der Luftfrachtführer bzw. dessen Beauftragter vor Ort. Der Mitarbeiter trifft die nötigen Sicherheitsvorkehrungen in Abstimmung mit der Flight Crew und dem Tankwagenfahrer.

Die Abläufe werden regelmäßig durch das Aviation Safety Office im Rahmen sog. Ramp Checks überprüft.

Zur Abwehr unmittelbar drohender Gefahren durch die Nichteinhaltung der Sicherheitsbestimmungen gem. EU OPS, hat der ADO als Verantwortlicher für den Flugbetrieb Weisungsrecht.

Gefährliche Güter im Sinne des § 27 Abs. 1 LuftVG, § 11 Luftsicherheitsgesetz, § 2 Abs. 1 und 2 Gefahrgutgesetz und der zu ihrer Durchführung ergangenen Rechtsvorschriften, insbesondere Kernbrennstoffe und andere radioaktive Stoffe, dürfen nur mit Einwilligung des Flughafenbetreibers oder eines von diesem Beauftragten unter Einhaltung gesetzlicher Vorschriften auf den dafür zugelassenen Bereitstellungsflächen und im Frachtzentrum bereitgestellt (Siehe Verfahrensanweisung Abfertigung Gefahrgut (DGR) werden. Die Zulassung ist dem Flughafenbetreiber nachzuweisen.

Fracht, Kisten, Container, Baumaterial, Geräte usw. dürfen außerhalb der hierfür vorgesehenen Flächen oder Räume nur mit Einwilligung des Flughafenbetreibers oder eines von diesem Beauftragten gelagert oder zwischengelagert werden. Einzelheiten für den Umgang mit Gefahrgüter in der Fracht (BAH-C) sind über die Verfahrensanweisung der BAH-C “Abfertigung Gefahrgut (DGR)” beschrieben.

Beim Umgang mit wassergefährdenden Stoffen sind die einschlägigen Vorschriften einzuhalten (Sicherheitsdatenblätter sind vorzuhalten). Der Flughafenbetreiber ist über die beabsichtigte Bereitstellung von wassergefährdenden Stoffen bzw. über Art und Umfang des beabsichtigten Umschlags zu unterrichten. Wer mit wassergefährdenden Stoffen umgeht, hat dafür Sorge zu tragen, dass eine Verunreinigung der Gewässer oder sonstige nachteilige Veränderungen ihrer Eigenschaften durch Einhaltung der geltenden Rechtsvorschriften ausgeschlossen wird. Für Genehmigungs- und Anzeigepflichten gegenüber den zuständigen Behörden ist der Betreiber der

Bereitstellungsflächen innerhalb des Lagers selbst verantwortlich. Etwaige behördliche Genehmigungen zur Bereitstellung von oder zum Umschlag mit wassergefährdenden Stoffen sind dem Flughafenbetreiber zur Kenntnis zu geben. In Zweifelsfällen ist der Gewässerschutzbeauftragte des Flughafenbetreibers zu kontaktieren.

Für die Anlieferung muss ein Ansprechpartner des Luftfahrtunternehmens und Spediteurs, der alle erforderlichen Auskünfte zu dem Gefahrgut geben kann, für die Rettungs- und Sicherheitsleitstelle erreichbar sein. Im Falle eines Gefahrgutunfalls ist die Rettungs- und Sicherheitsleitstelle umgehend zu informieren. Ihr obliegt die Einsatzleitung und die Abwicklung der Gefahrenabwehr. Der Verursacher hat alle im Zusammenhang mit dem Gefahrgutunfall entstehenden Kosten zu tragen. (Vgl. FBO Kap. 6.4).

Siehe Verfahrensanweisung, "Umschlag radioaktiver Frachtstücke (IA-TA-DGR Klasse 7)".

## E 25. Schlechtwetterverfahren

### **Gewitter:**

Bei Gewitter über dem Platz entscheidet der ADO über die zeitweilige Einstellung der Abfertigung. Dies gilt für alle an der Flugzeugabfertigung Beteiligten, also auch Drittfirmen.

### **Sturm:**

Eine von den Leitlinien abweichende Positionierung der Luftfahrzeuge („Nase in den Wind“) ist auf Anforderung der Crew möglich. Luftfahrzeuge der General Aviation werden bei Sturmwarnung grundsätzlich so abgestellt und gesichert. Kleinflugzeuge werden zusätzlich verzurrt.

Alle Luftfahrzeuge werden an beiden Hauptfahrwerken mit Bremsklötzen gesichert. Über eine sog. Sturmbetankung entscheidet der Luftfahrzeughalter.

Für den Betrieb von Geräten einschließlich der Fluggastbrücken gelten Windstärken-Obergrenzen. Die entsprechenden Werte und Verfahren liegen dem Bodenverkehrsdienst der BAH, der Feuerwehr und der Betriebsleitung vor (s. Anlage 13 - Stärkewindrose).

### **Starkregen:**

Informationen hierzu werden per Funk durch die DFS an die Flight-Crews übermittelt. Auf Anforderung werden spezielle Pistenkontrollfahrten durchgeführt. Die gewonnenen Erkenntnisse über stehendes Wasser auf der Piste werden mündlich an die DFS, TWR BRE übermittelt. Eine Messung der Reibungskoeffizienten wird bei Starkregen nicht durchgeführt.

Mit Ausnahme von Winterdienstaktivitäten auf der Piste wird der Platz nicht geschlossen, es sei denn, ein sicherer Betrieb des Platzes selbst ist nicht gewährleistet (z.B. überflutete Piste).

Alle Verfahren sind im OPS Manual beschrieben.

Detaillierte Angaben befinden sich im „Verfahrensanweisung Wettermaßnahmen“.

## E 27. Schutz der Navigationsanlagen

Die Radar- und Navigationsanlagen am Flughafen Bremen sind Eigentum der DFS und werden auch von ihr betrieben. Entsprechende Verfahren für den Schutz und die Unterhaltung der Anlagen und angrenzender Flächen sind in der Betriebsabsprache zwischen der FBG und der DFS geregelt und werden durch die Mitarbeiter der entsprechenden Fachabteilungen umgesetzt.

Die Senderschutzzonen sind im Rasterplan des Flughafens ausgewiesen. Sie liegen ausschließlich im Zuständigkeitsbereich der DFS.

Alle Personen, die eine Berechtigung für das Befahren der DFS-Bereiche haben, benötigen zusätzlich eine besondere Einweisung für die Senderschutzzonen.

Bei Aktivitäten im Bereich der Schutzzone von Radar- und Navigationsanlagen ist darauf zu achten, dass keine Beeinflussung dieser Anlagen durch Materialien, Geräte und Fahrzeuge eintritt. Die festgelegten Schutzzone dürfen nur nach vorheriger Genehmigung der DFS betreten werden.

Durch Bau- und Unterhaltungsarbeiten können zeitweise Abschaltungen von Navigationsanlagen erforderlich werden. Diese sind vorab zu koordinieren. Die ILS-Schutzzone (critical area) sind durch rotweiße Kunststoffketten zusätzlich gesichert.

## E 29. Vorbeugender Brandschutz

Details über Einrichtungen, Geräte, Personal und Verfahren zum vorbeugenden Brandschutz sind in der Brandschutzordnung der FBG festgeschrieben. Die Brandschutzordnung ist gemäß DIN 14096 gegliedert. Sie gilt für alle Beschäftigten und Personen im Bereich des Flughafens und wird u.a. über Intranet/ Internet zur Verfügung gestellt.

Verantwortlich zeichnet der Leiter der Flughafenfeuerwehr, der gleichzeitig als Brandschutzbeauftragter für den organisatorischen Brandschutz benannt ist.

Der bauliche und technische Brandschutz wird durch einen Beauftragten der Abteilung Bau wahrgenommen.

Für alle Gebäude des Flughafens existiert ein Brandschutzkonzept, das mit der Bauaufsichtsbehörde abgestimmt ist. Die entsprechenden Unterlagen dazu sind jeweils in der Fachabteilung einzusehen.

Die Einhaltung der Vorgaben aus dem Brandschutzkonzept wird von der Flughafenfeuerwehr überwacht.

Ansprechpartner für vorbeugenden Brandschutz auch während der Betriebsbeschränkungszeiten ist die Flughafenfeuerwehr. Während der Bürozeiten übernimmt der Brandschutzbeauftragte diese Aufgaben.

Fachlich wird der Brandschutzbeauftragte durch die Abteilungen Bau und Technik unterstützt.

Freigegeben:

Verantwortlicher Betriebsleiter

Flughafen Bremen GmbH



## Kontakt

Flughafen Bremen GmbH  
Otto-Lilienthal-Str. 6  
28199 Bremen  
[contact@airport-bremen.de](mailto:contact@airport-bremen.de)  
[www.bremen-airport.com](http://www.bremen-airport.com)

Bereich Operations  
Christian Knuschke  
Verantwortlicher Betriebsleiter/  
Accountable Manager  
[christian.knuschke@airport-bremen.de](mailto:christian.knuschke@airport-bremen.de)

