



Vorfeldeinweisung für Fußgänger

für den Flughafen Niederrhein, Flughafen Ring 200, 47652 Weeze

(Version 3.3- Fassung vom 19.05.2022)



INHALTSVERZEICHNIS

| | | |
|-------------|---|-----------|
| I. | ALLGEMEINES | 3 |
| 1. | Verhalten bei Unfällen | 4 |
| 2. | Vorfahrtsregeln | 4 |
| 3. | Sonderregeln für Fußgänger | 5 |
| II. | SICHERHEITSSABSTÄNDE ZU LUFTFAHRZEUGEN MIT LAUFENDEN TRIEBWERKEN | 6 |
| 1. | Flugzeuge mit Strahltriebwerken | 6 |
| 2. | Flugzeuge mit Propellertriebwerken | 7 |
| III. | VORFELD- UND GAT-BEREICH..... | 8 |
| 1. | Verkehrshindernisse | 9 |
| 2. | Luftfahrzeugrollbereich auf dem Vorfeld..... | 9 |
| 3. | FOD Control | 9 |
| | <u>Testfragen Vorfeldfußgängereinweisung</u> | <u>13</u> |
| | ANHANG 1: KARTE VORFELD ÜBERSICHT | 16 |
| | ANHANG 2: SMS-SCHULUNGSUNTERLAGEN FÜR EXTERNE | 17 |

I. Allgemeines

- Die vorliegenden Verkehrsregeln sind für alle Benutzer beim Betreten des nicht allgemein zugänglichen Bereichs des Airport Weeze, gemäß der Flughafenbenutzungsordnung (FBO) Teil II Kapitel 3, verbindlich. Sofern in den Verkehrsregeln nichts anderes bestimmt ist, haben die Benutzer die Straßenverkehrsordnung zu beachten.
- Der nicht allgemein zugängliche Bereich des Airport Weeze darf von Personen nur mit den entsprechenden Ausweisen betreten werden.
- Das Betreten des nicht allgemein zugänglichen Bereichs des Airport Weeze erfolgt auf eigene Gefahr und Verantwortung.
- Den Anweisungen des Aufsichtspersonals ist Folge zu leisten.
- Zum Betreten einzelner Flughafenbereiche bedarf es der Einwilligung des Airport Weeze. Der Zugang zu den nicht öffentlichen Betriebsbereichen und Flugbetriebsflächen ohne Berechtigung ist verboten. Zur Prüfung der Zugangsberechtigung finden an den Zugängen und Zufahrten zu den nicht öffentlichen Betriebsbereichen und Flugbetriebsflächen und innerhalb des Airport Weeze Ausweiskontrollen statt. Im Übrigen gilt die Ausweisordnung.
- Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert oder belästigt wird.
- Das Rauchen, sowie der Umgang mit offenem Feuer – auch im Fahrzeug – ist untersagt.
- Verkehrsteilnehmer dürfen den nicht allgemein zugänglichen Bereich weder betreten noch befahren, wenn ihre Verkehrstüchtigkeit durch alkoholische Getränke, Medikamente, Drogen oder aus anderen Gründen beeinträchtigt sein kann.
- Die Betriebs- und Vorfeldstraßen sind einzuhalten.
- Die Gebots-, Verbots- und sonstigen Hinweiszeichen sind zu beachten. Können wegen räumlich beengter Verhältnisse keine Verkehrsschilder aufgestellt werden, gelten gleichwertige auf dem Boden aufgebrachte Markierungen.
- Personen, die sich auf dem Vorfeld aufhalten, haben auffällige Warnkleidung gemäß EN 471 zu tragen.
- Zum unbegleiteten Betreten des Vorfeldes, der Betriebsstraßen luftseitig und sonstigen nicht-anmeldepflichtigen Bereiche (GAT etc.) bedarf es der bestandenen Fußgängereinweisung und Safety Einweisung.

1. Verhalten bei Unfällen

- Sämtliche Unfälle mit Personen und / oder Sachschäden sind unverzüglich der Verkehrsleitung (Telefon 02837-66-6600) zur Unfall- oder Schadensaufnahme zu melden. Die Unfallstelle ist abzusichern. Die Unfallsituation ist **unverändert** zu lassen.
- Bei Unfällen mit Personenschaden ist sofort die Feuerwehr Einsatzzentrale (Telefon 02837-66-6666) zu benachrichtigen.
- Die Unfallbeteiligten und –zeugen müssen bis zum Eintreffen der Verkehrsleitung an der Unfallstelle verbleiben. Ist dies den Unfallzeugen aufgrund der Erledigung dringender anderer Aufgaben nicht möglich, so haben sie sich unmittelbar nach dem Wegfall des Hinderungsgrundes bei der Verkehrsleitung zu melden.

2. Vorfahrtsregeln

Für die Vorfahrt gegenüber dem übrigen Fahrverkehr gilt die Rangfolge (EU VO 2020/469):

Einsatzfahrzeuge, die einem Luftfahrzeug in Not zur Hilfe eilen, haben Vorrang vor jedem anderen Bodenverkehr. Vorbehaltlich dieser Regelung gilt folgende Rangfolge:

1. Landende, Startende, Rollende oder geschleppte Luftfahrzeuge - einschließlich ihrer Schlepp- und Leitfahrzeuge (Follow-Me) mit eingeschaltetem orangem Rundumlicht - haben Vorrang vor allen anderen Fahrzeugen. Sie dürfen in ihrem Rollvorgang nicht behindert werden, so dass der verantwortliche Luftfahrzeugführer bzw. Schlepperfahrer auf die konkrete Gefährdung mit einem Abbremsen, Anhalten oder Ausweichen reagieren muss. Einem ab- oder anrollenden, sich annähernden rollenden sowie geschleppten Luftfahrzeug ist bereits dann Vorrang zu gewähren, wenn anzunehmen ist, dass bei einem Überqueren einer Rollbahn dieses in seinem (Ab-) Rollvorgang behindert wird. Dies gilt sinngemäß auch für Hubschrauber.
2. Einsatz- und Leitfahrzeuge mit blauem oder orangem Rundumlicht und Signalhorn sowie Feuerwehr- und Rettungsdienst haben Vorrang vor jedem anderen Fahrverkehr auf Fahrstraßen und Abfertigungsbereichen. Bei Fahrzeugen mit eingeschaltetem Rundumlicht gilt die Vorfahrtsregel wie folgt:
 - 2.1 Fahrzeuge mit eingeschaltetem blauen Rundumlicht und Signalhorn
 - 2.2 Fahrzeuge der Verkehrsleitung und Follow-Me Fahrzeuge mit eingeschaltetem orangem Rundumlicht, die jedoch nicht als Leitfahrzeug unterwegs sind
 - 2.3 Winterdienstfahrzeuge im Einsatz mit eingeschaltetem orangem Rundumlicht haben Vorrang vor allen anderen Fahrzeugen mit orangem Rundumlicht.
3. Fluggäste zu Fuß auf dem Weg vom oder zum Flugzeug haben Vorrang vor allen anderen Fahrzeugen.
4. Passagierbusse.
5. Sonstige Fahrzeuge auf Fahrstraßen gegenüber dem Verkehr aus angrenzenden Flächen.

Fahrzeugkolonnen dürfen nicht unterbrochen werden! In allen anderen Fällen gilt der Grundsatz „rechts vor links“, sofern die Vorfahrt nicht durch Verkehrszeichen geregelt ist.

3. Sonderregeln für Fußgänger

- Soweit möglich, müssen sich Fußgänger in geschlossenen Gruppen bewegen.
- Auf Fahrstraßen müssen sie am Rand, nach Möglichkeit außerhalb der Fahrbahn, und entgegen der Fahrtrichtung gehen oder geführt werden.
- Im Bereich von Luftfahrzeugen ist erhöhte Vorsicht geboten. Bei Luftfahrzeugen mit laufenden Triebwerken muss hinter dem Luftfahrzeug, vor den Lufteintrittsöffnungen der Triebwerke und vor dem Propellerkreis ein ausreichender Sicherheitsabstand gewahrt werden (Teil B, 2, 2.1, 2.2).
- Mit Ausnahme von Personen, die Sicherungs- und Energieversorgungsaufgaben wahrnehmen, dürfen sich Fußgänger nicht vor rollenden Luftfahrzeugen aufhalten.
- Personen die sich auf den Betriebsflächen aufhalten, müssen immer eine Sicherheitsweste bzw. Warnkleidung tragen.
- Ohne in Begleitung eines Fahrzeuges dürfen sich Fußgänger nicht auf der S/L-Bahn aufhalten. Ausnahmen sind nur möglich, wenn es die betrieblichen Erfordernisse erfordern und ein Fahrzeug in unmittelbarer Nähe vorhanden ist und ständiger Funkkontakt mit dem Tower vorhanden ist.
- Bei schlechter Sicht ist ein Betreten der Flugbetriebsflächen, anders als zur Wahrnehmung zwingend notwendiger operationeller Aufgaben, generell untersagt.

II. Sicherheitsabstände zu Luftfahrzeugen mit laufenden Triebwerken

Es besteht ein erhöhtes Risiko von Verletzungen oder Schäden im Bereich von Luftfahrzeugtriebwerken. Diese können sein:

- Ansaugzonen vor und neben Luftfahrzeugtriebwerken
- Abgaszonen hinter Luftfahrzeugtriebwerken
- Gefahrenbereich von Propellern

Der Gefahrenbereich von Propellern darf zu keiner Zeit betreten werden!

Jede Person, die sich auf dem Vorfeld aufhält, muss die Ansaug- und Abgaszonen von Triebwerken, sowie Gefahrenbereiche von Propellern beachten. Im gesamten Vorfeldbereich muss mit Jetblast (Abgasstrahl von Triebwerken) gerechnet werden.

1. Flugzeuge mit Strahltriebwerken

- Vor laufenden Strahltriebwerken ist ein Sicherheitsabstand von mindestens **7,5 Metern** einzuhalten.
- Hinter stehenden Flugzeugen mit laufenden Strahltriebwerken ist ein Sicherheitsabstand von mindestens **75 Metern** einzuhalten.
- Hinter mit Eigenkraft rollenden bzw. an- oder abrollenden Flugzeugen mit Strahltriebwerken ist ein Sicherheitsabstand von mindestens **125 Metern** einzuhalten.

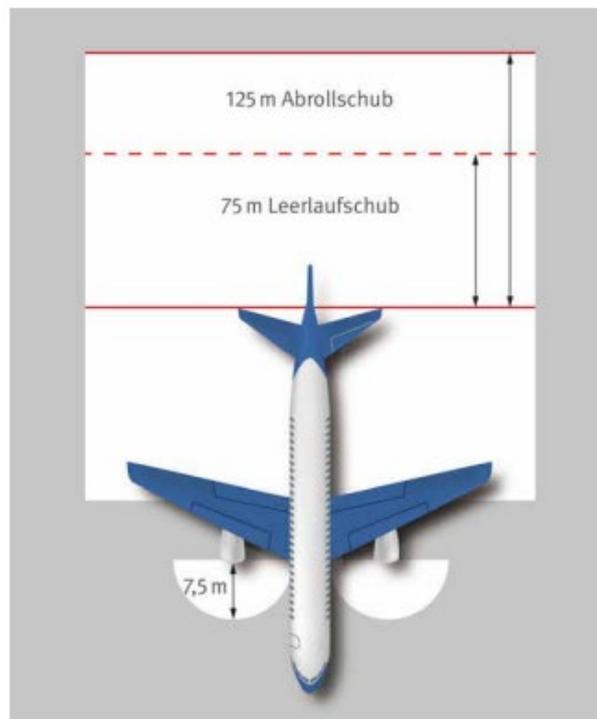


Abbildung 1: Flugzeug mit Strahltriebwerken

2. Flugzeuge mit Propellertriebwerken

- Der Drehbereich von Propellern darf zu keiner Zeit betreten oder befahren werden.
- Vor laufenden Propellertriebwerken ist ein Sicherheitsabstand von mindestens **5 Metern** einzuhalten.
- Hinter Flugzeugen mit laufenden Propellertriebwerken ist ein Sicherheitsabstand von mindestens **20 Metern** einzuhalten.

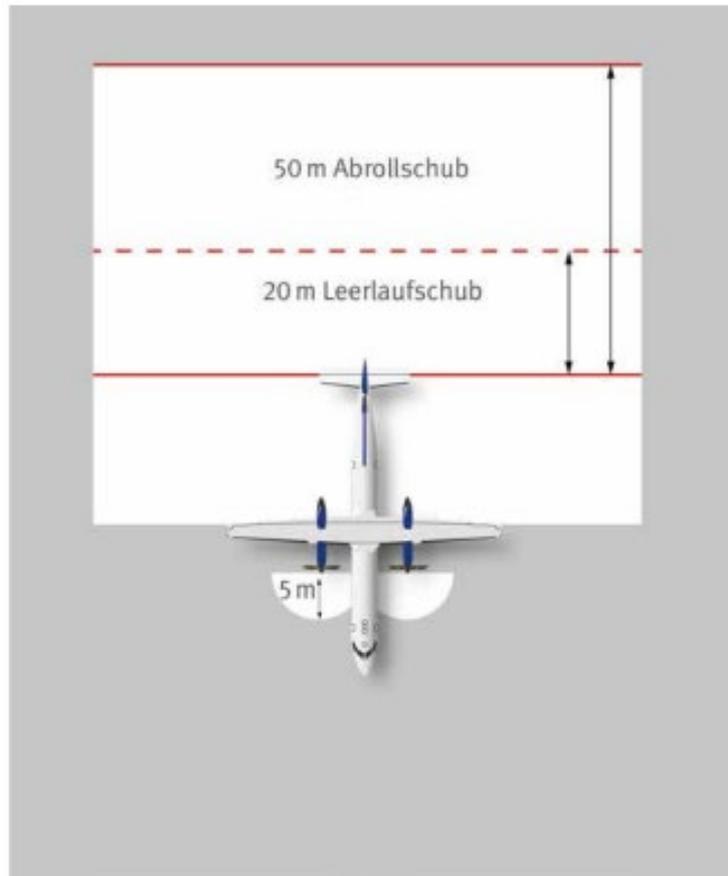


Abbildung 2: Flugzeug mit Propellertriebwerken

- Die Sicherheitsabstände hinter dem Flugzeug beziehen sich auf das Rumpfeende. Die Breite entspricht jeweils mindestens der Spannweite des Flugzeugs.

Bei Annäherung eines anrollenden Luftfahrzeugs bis auf 200 m, darf die Rollgasse nicht mehr überquert werden. Vor dem Vorschriftzeichen „Stopp bei Flugzeugrollverkehr“ ist anzuhalten und dem Luftfahrzeug Vorfahrt zu gewähren.

III. Vorfeld- und GAT-Bereich

- Das Betreten des Vorfeld- und GAT-Bereiches ist nur zu Abfertigungszwecken oder aus anderen zwingenden Gründen erlaubt.
- Die Sicherheitszone um ein abgestelltes Luftfahrzeug beträgt 5 Meter. Dieser Abstand verläuft in einer gedachten Linie von Tragflächenspitze über Bug und Heck um das Luftfahrzeug.
- Fahrzeuge und Abfertigungsgeräte dürfen erst dann die Sicherheitszone befahren, wenn die Triebwerke zum Stillstand gekommen, die Bremsklötze am Bug- und / oder Hauptfahrwerk unterlegt sind und die Antikollisionsleuchte nicht mehr blinkt.
- Beim Betanken von Luftfahrzeugen dürfen in explosionsgefährdeten Bereichen (4 Meter Halbmesser um die Tankentlüftungsöffnungen) keine Fahrzeuge – ausgenommen Tankfahrzeuge – verkehren.
- Der Fluchtweg für das Tankfahrzeug darf nicht zugestellt werden.
- **Luftfahrzeuge, die Abrollbereit sind, sind u.a. daran zu erkennen, dass bei laufenden Triebwerken die a/c Warnlichter blinken, die Bremsklötze vom Bugrad entfernt worden sind und dass sich in der Sicherheitszone des Luftfahrzeuges keine Fahrzeuge, Personen und Abfertigungsgeräte befinden.**



Abbildung 3: Sicherheitszone um abgestelltes Luftfahrzeug beträgt **5 Meter**.

1. Verkehrshindernisse

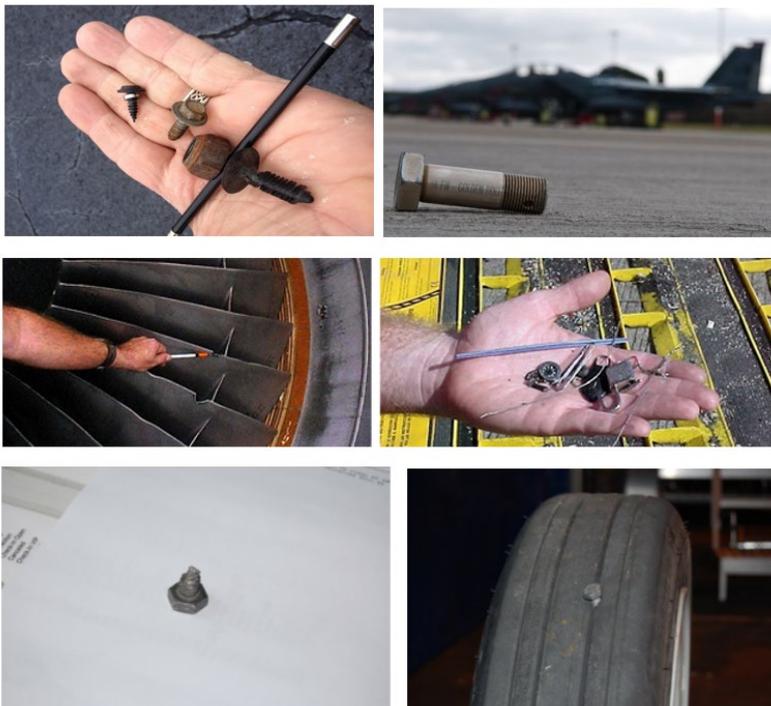
Verkehrsbehindernde Zustände sind von den Verantwortlichen unverzüglich zu beseitigen oder beseitigen zu lassen. Ist dies nicht sofort möglich, so sind die erforderlichen Absicherungsmaßnahmen zu ergreifen und die Verkehrsleitung zu verständigen.

2. Luftfahrzeugrollbereich auf dem Vorfeld

Der Rollbereich, zwischen den Position 1/2/3 und 4/5/6, sowie westlich der Positionen 7/8/9 auf dem Vorfeld ist unter Kontrolle der Verkehrsleitung. Es darf sich ohne Anmeldung bei VL kein Fahrzeug oder Fußgänger in diesem Bereich aufhalten oder bewegen. Ausgenommen sind Fahrzeuge im Leit-/Schleppvorgang, Busse, Flugzeugenteisungsfahrzeuge oder die Tankfahrzeuge. Diese Fahrzeuge sind verpflichtet, in diesem Bereich das orange Rundumlicht zu benutzen.

3. FOD Control

„Foreign Object Debris (FOD)“ sind jegliche Art von Gegenständen oder Überbleibseln auf einem Flugplatz oder Flughafen, die einen Schaden an einem Flugzeug hervorrufen können. Dies können beispielsweise Schrauben, Unterlegscheiben, Werkzeug, Papier-/Stofftücher/-lappen, Teile von Koffern wie Reißverschlüsse oder abgebrochene Plastikteile, Kugelschreiber, Plastiktüten, Steine, Betonbruchstücke, Asphaltbruchstücke aber auch Teile von Flugzeugen oder KFZ wie Reifen- und Metallteile sein. Sie können, wenn sie von den Flugzeugtriebwerken angezogen werden, beträchtliche Schäden hervorrufen oder sich in tödliche Geschosse verwandeln. Auch können Fahrzeug- und Flugzeugreifen durch diese Gegenstände beschädigt werden (Foreign Object Damage). Man schätzt, das FOD weltweit jährlich Schäden von über US \$ 4 Milliarden verursacht.



FOD control ist everybody's business – für FOD-Kontrolle ist jeder zuständig!

Jeder, der sich auf den Flugbetriebsflächen des Flughafens bewegt, ist zur FOD-Vermeidung verpflichtet! **Jeder**, der potenziell gefährliche Gegenstände sieht, hat diese **sofort** zu beseitigen!

3.1 Wodurch wird FOD verursacht?

Teilweise ist die Bildung von FOD nicht vermeidbar. In den Gepäckräumen der Flugzeuge bricht so manches Plastikteil der Koffer ab und fällt beim Entladen auf die Abstellposition.

Bau- und Mäharbeiten auf den Betriebsflächen sorgen ebenfalls für FOD. Auch Flugzeuge oder KFZ können ab und an mal ein Teil verlieren.

Das Wetter spielt ebenfalls eine große Rolle bei der FOD-Bildung, denn durch z.B. starken Wind können z.B. Müll und Unrat in jeglicher Form auf den Betriebsflächen verteilt werden.

Passagiere die Ihr Flugzeug per Fußweg erreichen müssen, werfen unachtsam leere Flaschen oder Verpackungen auf die Flächen. Deshalb ist es umso wichtiger, FOD zu erkennen, zu melden und zu entsorgen! Dies ist auch der Grund, warum sämtliche Betriebsstraßen und Rollwege regelmäßig gereinigt werden müssen.

3.2 Was sind die möglichen Folgen?



Triebwerksschaden durch FOD!



Reifenteile durchschlagen den Rumpf nach Reifen Platzer durch FOD!



Reifen Platzer nach dem Start durch FOD!



Nach Notlandung wegen geplatzttem Reifen!



Reifen Platzer bei Landung. Grund: Beschädigung des Reifens durch FOD!



Unglücksflug der Concorde 25. Juli 2000 durch FOD auf der S/L- Bahn. Alle Insassen sterben, dazu noch 4 am Boden!

3.3 Verantwortlichkeiten und Meldewesen

- **Jeder ist für die FOD-Kontrolle zuständig!**

- Jeder, der sich auf den Flugbetriebsflächen des Flughafens bewegt, ist zur FOD-Vermeidung verpflichtet! Jeder, der potentiell gefährliche Gegenstände sieht, hat diese sofort zu beseitigen!
- Das Vermeiden von FOD fängt bei jedem Einzelnen an, der die Betriebsflächen betreten oder befahren will. FOD Bildung kann nur durch **Sorgfalt und Umsicht** eines jeden Einzelnen vermieden werden. Gedanken wie „*Hab ich nicht gemacht*“ oder „*bin ich nicht für zuständig*“, sind hier fehl am Platz und werden nicht toleriert (vgl. Teil F | Maßnahmenkatalog bei Verstößen).
- Wenn jeder auf sein Umfeld achtet, kann ein Großteil der FOD vermieden werden. Wenn es dennoch zu FOD kommt, oder die FOD-Bildung zu groß ist, ist diese umgehend zu entsorgen und umgehend an die Verkehrsleitung (Durchwahl: - 6600) zu melden. Sollte jemand unabhängig von seinem eigentlichen Tätigkeitsumfeld FOD erkennen, ist dies umgehend zu entsorgen.



3.4 Maßnahmen zur Beseitigung von FOD

Die nachfolgenden Maßnahmen sind unbedingt zu beachten anlässlich der FOD Beseitigung:

1. Nur die Gegenstände mit sich führen, die zur sicheren Ausübung der Tätigkeit zwingend vorgeschrieben sind. **Beispiele:**
 - Muss ich die Taschentücher in der Jackentasche unbedingt mitnehmen?
 - Habe ich all mein Werkzeug nach getaner Arbeit wieder beisammen?
 - Liegen Schrauben, Lappen, Tücher, Kofferteile oder Schmutz nach getaner Arbeit herum?
2. FOD erkennen, identifizieren und in einer der vorgesehenen FOD Tonnen entsorgen. Auf dem Vorfeld Position 7, beim Follow-Me, in der Cargo-Halle und an der Ankunft findet man solche FOD-Tonnen. In diese Tonnen kann **jeder** FOD einwerfen.



z.B. Vorfeld Pos 7



z.B. Parkplatz Follow Me

3. Die Verkehrsleitung über den Ort des Befundes und die FOD Art informieren. Verkehrsleitung kann daraufhin weitere Maßnahmen zur Reinigung und Analyse einleiten und (ggf. an den Tower) weitermelden. Sollte FOD erkannt werden auf Flächen, die man selbst nicht betreten darf, ist dies umgehend an die Verkehrsleitung zu melden (Tel.: -6600).
4. Regelmäßiger Check der Abstellpositionen vor Einrollen des LFZ
5. Regelmäßige Checks sämtlicher Flächen durch die Verkehrsleitung gem. Inspektionsplan
6. Regelmäßige Reinigung der Flächen durch den Flughafenbetreiber. Der Flughafen verfügt über Equipment, um großflächig FOD zu entfernen.



Follow Me mit FOD Matte



Kehmaschine

Testfragen Vorfeldfußgängereinweisung

Bitte die Testfragen an sms@airport-weeze.de schicken. Ohne bestandener Test kann keine Berechtigung zum unbegleiteten Betreten des Vorfeldes und der Betriebsflächen vergeben werden!

Name: _____ Firma: _____
Flughafen ID: _____ Zeitdauer: 45 – 60 Minuten

Tipp: Mehrere Antwortmöglichkeiten sind möglich!

1. Wie verhalten Sie sich, wenn Sie einen Unfall mitbekommen haben?

- Sie melden den Unfall an die Verkehrsleitung
- Sie leisten, wenn nötig, erste Hilfe und verständigen die Feuerwehr
- Sie lassen die Unfallstelle unverändert
- Sie ignorieren das Geschehen und gehen weiter

2. Wer hat Vorfahrt? Nummerieren Sie die Reihenfolge entsprechend Ihrer Priorität

- Passagierbusse
- Leitfahrzeug (Follow-Me) und Winterdienstfahrzeuge mit eingeschaltetem Rundumlicht „orange“.
- Fahrzeuge auf Fahrstraßen gegenüber dem Verkehr aus angrenzenden Abstellflächen.
- Mit Eigenkraft selbstständig rollende oder geschleppte Luftfahrzeuge einschließlich des jeweiligen Schlepp- und/oder Leitfahrzeuges (Follow-Me mit eingeschaltetem Rundumlicht). Zwischen Leitfahrzeug mit eingeschalteter Rundumleuchte und nachfolgendem gelotstem Flugzeug oder Fahrzeug gilt ein absolutes Durchfahrverbot
- Fluggäste zu Fuß auf dem Weg vom oder zum Flugzeug haben Vorrang vor allen anderen Fahrzeugen.
- Fahrzeuge mit eingeschaltetem blauem Rundumlicht ggf. zusammen mit Einsatzhorn

3. Welchen Sicherheitsabstand müssen Sie vor und hinter einem, mit laufenden Strahltriebwerken stehendem Flugzeug einhalten?

- vor 5m / hinter 20m
- vor 7,5m / hinter 75m
- vor 9m / hinter 125m

4. Wann dürfen Sie die Sicherheitszone eines Luftfahrzeuges betreten?

- Wenn die Triebwerke zum Stillstand gekommen sind und die Antikollisionsleuchte nicht mehr blinkt
- Wenn die Bremsklötze untergelegt sind

5. Wann dürfen Sie die Rollbereiche zwischen den Positionen 1-6 und 7-9 betreten?

- Die Rollbereiche darf ich immer betreten
- Die Rollbereiche darf ich nur nach vorheriger Freigabe der Verkehrsleitung betreten
- Die Rollbereiche darf ich nur nach Sonnenuntergang betreten

6. Müssen Sie auf dem Vorfeld, der Busgasse und den Betriebsflächen auffällige Kleidung, z.B: eine Warnweste, tragen?

- Ja, grundsätzlich
- Auffällige Kleidung brauche ich nicht zu tragen

7. Wer ist für die Beseitigung von FOD verantwortlich?

- Nur die Verkehrsleitung
- Jeder

8. Wofür steht FOD?

- Foreign Object Debris
- Foreign Object Dirt
- Free Of Departure

9. Wie gelangen Sie zu den Positionen 7-9?

- In dem ich die nördliche Betriebsstraße nutze und auf Rollverkehr achte
- In dem ich am Rand, entlang der südlichen Betriebsstraße, hinter den „blast fence“ gehe
- Ich kann auf direktem Weg, vom Terminal, quer über das Vorfeld gehen.

10. Dürfen Sie die Flugbetriebsflächen, die unter der Kontrolle des Towers sind, betreten?

- Ja, wenn z.B. zwingend erforderliche, betriebliche Gründe vorliegen und ich mir vorher vom Tower die Freigabe dafür geholt habe und ein Fahrzeug in unmittelbarer Nähe ist. Ständiger Kontakt mit dem Tower ist unerlässlich
- Ja, ich brauche dafür keinerlei Freigabe vom Tower. Auch brauche ich kein Funkgerät oder Handy mitführen.
- Ja, um Wartungs- und Reinigungsaufgaben wahrzunehmen. Ich muß mir vorher eine Freigabe des Towers einholen.

11. Der Funk ist ausgefallen und der Tower gibt Ihnen ein rotes Blinksignal. Wie verhalten Sie sich?

- Leuchtsignale vom Tower sind nur für Flugzeuge. Brauche ich nicht zu beachten
- Leuchtsignalen des Towers ist grundsätzlich Folge zu leisten. In dem Fall, sofortiges Verlassen der Flugbetriebsflächen

12. Wie verhalten Sie sich als Fußgänger bei starkem Nebel?

- Das Betreten der Flugbetriebsflächen ist generell untersagt
- Auf dem Vorfeld ist erhöhte Aufmerksamkeit gefordert
- Das Betreten der Flugbetriebsflächen ist generell untersagt, es sei denn für die Wahrnehmung operativer Aufgaben. (Follow Me, technischer Dienst etc.)

13. Wer darf sich auf den Flugbetriebsflächen (z. B. Vorfeld, S/L-Bahn) bewegen?

- Jeder
- Es dürfen sich ausschließlich solche Personen auf den Flugbetriebsflächen bewegen, deren berufliche oder betriebliche Erfordernisse dies begründen bzw. Passagiere während des De-/ Boardens. Diese müssen ständig durch geschultes Personal überwacht und ggf. begleitet werden.
- Abfertigungspersonal, Technischer Dienst, Feuerwehr etc.

| | |
|--|--|
| Bestanden <input type="checkbox"/> ($\geq 70\%$) | Nicht bestanden (unter 70%) <input type="checkbox"/> |
| Ort / Datum | Unterschrift Prüfer |



Inhaltsverzeichnis

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|-----------|----------|------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| Übersicht | Lehrziele | Aufgaben | Grundlagen | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|-----------|----------|------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|

1. Schulungsstandards und Lehrziele
2. Verpflichtungen des Flugplatzbetreibers
- 3. Grundlagen SMS**
4. Sicherheitsverantwortlichkeiten
5. Gefahrenerkennung und –Übermittlung
6. Gefährdungsanalyse
7. Risikomanagement
8. Meldewesen
9. Just Culture
10. Change-Management
11. Compliance Management
12. Alkohol, Psychoaktive Substanzen am Arbeitsplatz



Grundlagen SMS

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|-----------|----------|------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| Übersicht | Lehrziele | Aufgaben | Grundlagen | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|-----------|----------|------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|

Die deutsche Bezeichnung **Sicherheit** hat im Luftverkehr eine doppelte Bedeutung. In der englischen Sprache werden die beiden Begriffe **Safety** und **Security** verwendet wobei im Deutschen die unterschiedlichen Zielrichtungen klar ausgedrückt werden.

Definition **Safety**

- **Safety** ist die **innere Sicherheit**. Es ist der Zustand, wo die Wahrscheinlichkeit, einer Person oder einem Gegenstand **Schaden zuzufügen, auf das niedrigste mögliche Level geführt wird**
- Dies wird durch ein funktionierendes Sicherheitsmanagementsystem (SMS) am Flughafen erreicht
- **SMS** bedeutet die systematische **Integration und Vernetzung von Sicherheitsmaßnahmen für den täglichen Betrieb** unter Berücksichtigung menschlicher, technischer und organisatorischer Faktoren.



Grundlagen SMS

Übersicht | Lehrziele | Aufgaben | Grundlagen | | | | | | | | | | | |

Die deutsche Bezeichnung **Sicherheit** hat im Luftverkehr eine doppelte Bedeutung. In der englischen Sprache werden die beiden Begriffe **Safety** und **Security** verwendet wobei im Deutschen die unterschiedlichen Zielrichtungen klar ausgedrückt werden.

Definition Security

- Security wird für die Thematik der **äußeren Sicherheit** und der inneren, nicht-betriebsbedingten Gefahren und Gefahrenpotenziale verwendet, welche die Luftverkehrssicherheit durch vorsätzliches Handeln reduzieren oder beseitigen. Diese können aus böswilliger Absicht oder auch aus Unachtsamkeit (**z.B. Bombendrohung oder herrenlosem Reisegepäck**) herbeigeführt werden.

Safety – innere Sicherheit. **Security** – äußere Sicherheit.



Inhaltsverzeichnis

Übersicht | Lehrziele | Aufgaben | Grundlagen | Personal | Gefahr | | | | | | | | | | | |

1. Schulungsstandards und Lehrziele
2. Verpflichtungen des Flugplatzbetreibers
3. Grundlagen SMS
4. Sicherheitsverantwortlichkeiten
- 5. Gefahrenerkennung und –Übermittlung**
6. Gefährdungsanalyse
7. Risikomanagement
8. Meldewesen
9. Just Culture
10. Change-Management
11. Compliance Management
12. Alkohol, Psychoaktive Substanzen am Arbeitsplatz





Gefahrenerkennung und -übermittlung

Übersicht | Lehrziele | Aufgaben | Grundlagen | Personal | **Gefahr** | | | | | | | | | |

- **Gefährdung** = ein Umstand oder ein Objekt, welches möglicherweise Schaden an Personen, Gegenständen oder Objekten anrichten kann, oder dazu beiträgt, dass ein Mitarbeiter oder ein Gegenstand seiner eigentlichen Aufgabe nicht mehr im akzeptablen Maße nachgehen kann.
- Eine Gefahr ist im Grunde die Quelle, von der ein potenzieller Schaden ausgehen kann.
- Je komplexer das System, umso höher ist die Wahrscheinlichkeit einer Gefährdung.

Beispiel:

Wind ist eine Gefahr. Wind hat das Potenzial, Verletzungen an Personen, Schäden am Fuhrpark oder an Gebäuden hervorzurufen. Ebenso können starke Winde zu verminderter Produktivität aufgrund z.B: verletzter MA führen.



Gefahrenerkennung und -übermittlung

Übersicht | Lehrziele | Aufgaben | Grundlagen | Personal | **Gefahr** | | | | | | | | | |

- **Gefährdung** = ein Umstand oder ein Objekt, welches möglicherweise Schaden an Personen, Gegenständen oder Objekten anrichten kann, oder dazu beiträgt, dass ein Mitarbeiter oder ein Gegenstand seiner eigentlichen Aufgabe nicht mehr im akzeptablen Maße nachgehen kann.
- Eine Gefahr ist im Grunde die Quelle, von der ein potenzieller Schaden ausgehen kann.

Es gibt 3 Kategorien von Gefährdungen:

- Natürliche Gefährdungen (Sturm, Gewitter, Starkregen mit Überflutung, Schnee, Eis...)
- Wirtschaftliche (Ökonomische) Gefährdungen (hohe Kosten, Wachstum, Rezession...)
- Technische Gefährdungen (Flugzeugbestandteile, Werkzeuge)



Gefahrenerkennung und -übermittlung

Übersicht | Lehrziele | Aufgaben | Grundlagen | Personal | **Gefahr** | | | | | | | | | |

- Eine **zentrale Aufgabe des SMS** besteht darin, **Gefahren rechtzeitig zu erkennen diese zu beseitigen**
- Gefahren können überall auftreten
- **Es ist jedermanns Verantwortung, Gefahren zu melden!**
- Alle Mitarbeiter und am Betrieb Beteiligte sind aufgefordert, dem Safety Manager alle benötigten und notwendigen Informationen unverzüglich mitzuteilen.
- Die **Kontaktdaten** lauten wie folgt:



Safety Management

Flughafen Niederrhein GmbH
Flughafen-Ring 200
D-47652 Weeze

Tel.: +49 (0) 2837.66 66 03
Fax.: +49 (0) 2837.66 66 17

Mail: sms@airport-weeze.com
www.airport-weeze.de



Inhaltsverzeichnis

Übersicht | Lehrziele | Aufgaben | Grundlagen | Personal | Gefahr | Analyse | Risiko | **Meldewesen** | | | | | | | |

1. Schulungsstandards und Lehrziele
2. Verpflichtungen des Flugplatzbetreibers
3. Grundlagen SMS
4. Sicherheitsverantwortlichkeiten
5. Gefahrenerkennung und -Übermittlung
6. Gefährdungsanalyse
7. Risikomanagement
- 8. Meldewesen**
9. Just Culture
10. Change-Management
11. Compliance Management
12. Alkohol, Psychoaktive Substanzen am Arbeitsplatz



Meldewesen

| | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|-----------|----------|------------|----------|--------|---------|--------|------------|--|--|--|--|--|--|
| Übersicht | Lehrziele | Aufgaben | Grundlagen | Personal | Gefahr | Analyse | Risiko | Meldewesen | | | | | | |
|-----------|-----------|----------|------------|----------|--------|---------|--------|------------|--|--|--|--|--|--|

Als zentraler Bestandteil des Safety Management Systems, werden **2 Arten von Meldungen** unterschieden:

- 1. Pflichtmeldungen** - Dabei handelt es sich um Vorfälle, die zwingend gemeldet werden müssen (EU VO 376/2014 und EU VO 2015/1018).
- 2. Sicherheitshinweise**, die bei Bedarf - auch anonym - gemeldet werden können

Pflichtmeldungen umfassen solche Meldungen, die aus den nationalen und europäischen Vorschriften resultieren, wie bspw. Die LuftVZO oder EU Vo. No. 2015/ 2018.



Meldewesen

| | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|-----------|----------|------------|----------|--------|---------|--------|------------|--|--|--|--|--|--|
| Übersicht | Lehrziele | Aufgaben | Grundlagen | Personal | Gefahr | Analyse | Risiko | Meldewesen | | | | | | |
|-----------|-----------|----------|------------|----------|--------|---------|--------|------------|--|--|--|--|--|--|

- 1. Pflichtmeldungen** - Dabei handelt es sich um Vorfälle, die zwingend gemeldet werden müssen (EU VO 376/2014 und EU VO 2015/1018).
- 2. Sicherheitshinweise**, die bei Bedarf - auch anonym - gemeldet werden können

Beispiele:

1. Runway Excursion
2. Runway Incursion
3. Nicht angezeigte Hindernisse
4. Wildtierkollision
5. Minderbesetzung bei der Feuerwehr
6. Defekt von Flugplatzausrüstung
7. Sabotage, Bombendrohung
8. Beinahe-Unfälle

} Pflichtmeldungen!



AIRPORT WEEZE SMS-SCHULUNGSUNTERLAGEN FÜR EXTERNE

| | | | | | |
|---|--|--|--|---|--|
| Nr.: 001-18 | | Sicherheitsmeldung - Unfall - Schaden | | | |
| Anzahl Blätter: <small>(zum Schluss angeben)</small> | | gemeldet von: Simone Lutz | | Datum: 04.12.2018 | |
| aufgenommen von: | | bearbeitet von: | | Wochentag: 2 | |
| Uhrzeit: 10:30 lcl | | Meldung an: persönlich | | Telefon: 02837-0000-03 | |
| SMS: Simone Lutz | | 0173-2897597 | | Fax: 02837-0000-18 | |
| Email: s.lutz@airport-weeze.com | | | | | |
| Art des Vorfalles ankreuzen: (Sicherheitshinweis, Schaden/Mangel, Unfall, Beinaheunfall) | | | | | |
| Sicherheitshinweis: <input checked="" type="checkbox"/> | | Schaden / Mangel: <input type="checkbox"/> | | Unfall: <input type="checkbox"/> | |
| | | | | Beinaheunfall: <input type="checkbox"/> | |
| Datum des Vorfalles: 04.10.2018 | | Uhrzeit: 13:20 lcl | | Tageslicht: (ankreuzen) | |
| | | | | hell: <input checked="" type="checkbox"/> | |
| | | | | dunkel: <input type="checkbox"/> | |
| Ort des Vorfalles: Röhre (z.B. RWY, APR), LT-Halle, Gebäude, Raum, Abstellpl., außerhalb PH TWY A,S,D,H | | | | | |
| Wetterverhältnisse: (z.B. Niederschlag, Schnee, Regen, Oberfläche nass/trocken, Sicht gut, Nebel, Wind, kühl, stark, trocken, Gute Sichtverhältnisse) | | | | | |
| Beteiligte Technik: (z.B. Typ, Registrierung, Fluggesellschaft, Fahrzeuge, Geräte, Eigentüm.) | | | | | |
| 1. FR 6358-EI-EK1, Boeing 737-8, Ryanair, MTOW 172.500 lbs (78.245 kg) | | | | | |
| 2. Follow-Me, Kennzeichen KLE-FN-105 - VW Amtrak | | | | | |
| Beteiligte/Verletzte Personen/Zeugen mit Anschrift/Teil: (Name, Vorname, Abt., Firma - Anschlag, Telefon) | | | | | |
| Fa. Schomaker (1 Supervisor & 2 Employees) | | | | | |
| Martin Kellendonk (VVD - Operations) | | | | | |
| A/C crew engineer & ATC | | | | | |
| Vorfalldarstellung, Schaden, Mangel, Zustand, Hinweis: (vgl. Zusatzblatt nutzen) | | | | | |
| siehe Zusatzblatt | | | | | |
| Erledigung am: 31.01.2019 | | durch: S. Lutz | | Verteilung, Weiterleitung: EvB | |
| Datum, Name des Melders mit Erreichbarkeit, Telefon: 04.12.2018-... | | freiwillige Angabe: | | | |

Nr.: 001-18 **Sicherheitsmeldung - Unfall - Schaden**

Stat: 22

Im Herbst jeden Jahres führen wir Markierungsarbeiten an sämtlichen Betriebsplätzen, Betriebswegen, Rollbahnen und Positionen durch, wo die Markierungen nicht mehr ein ausreichendes Maß an Sichtbarkeit aufweisen. Die durch uns beauftragte, externe Firma (Schomaker) führt sämtliche Markierungsarbeiten am Flughafen Niederrhein durch. Hierzu wird eine spezielle Farbe verwendet, welche nach max. 20 Minuten trocken ist. Aufgrund unserer langjährigen Erfahrung mit der Firma Schomaker (mehr als 10 Jahre) wissen wir, dass diese Farbe bis dato immer noch max. 20 Minuten vollständig getrocknet ist. Die Wetterbedingungen am 04.10.2018 waren ideal für die Markierungsarbeiten: ca. 20°C mit leichtem Wind. Die Markierungsarbeiten wurden ca. gegen 13:20LT aufgenommen, immiten einer Ruhephase am Airport. Gegen 14:20LT sollte die nächste Ankunft (FR6358-EI-EK1) stattfinden. Betriebsplatz 27 war in Betrieb, sodass sämtliche LFZ über Afb und Rollweg Sierra auf die entsprechende Flugzeugabfertigungsfläche gerollt sind. Die Markierungsarbeiten wurden im Westen des Rollwegs Afb aufgenommen, und dann über Sierra, Delta, Hotel, November und Echo fortgeführt. Mit diesem Wissen und der Erfahrung war vor der ersten Landung der FR6358 mehr als ausreichend Zeit zum Trocknen der Farbe. Bei Rollweg November, ca. 100 Meter östlich der Position Fodro wurde die entsprechende Farbe durch die Firma Schomaker nachgefüllt, um die Markierungsarbeiten an den Rollwegen November und Echo fortzuführen. Diese Farbe trocknete, wie erfahrungsgemäß erwiesen, nach 20 Minuten vollständig, sodass hier nicht die Frage aufkam, ob die Farbe bereits bei Afb und Sierra getrocknet sei. Erst nach der ersten Landung und bei Ankunft der FR6358 an Parkposition 4, ist uns die Problematik aufgefallen. Folgende Maßnahmen wurden unmittelbar getroffen:

1. Reinigung des LFZ
2. Meldung an den Tower mit der Bitte, die Piloten zu instruieren, das Bugrad des LFZ ein wenig neben der Rollbahn zu positionieren
3. Versuch, bei Ryanair einen diensthabenden Techniker zu erreichen. Die Firma Schomaker konnte sich in dieser Zeit nicht erklären, warum die Farbe – anders als gedacht – nach 20 Minuten nicht getrocknet ist. Nach weiterer Recherche wurden wir am 09.10.2018 darüber in Kenntnis gesetzt, dass in dem Tank noch Überbleibsel von anderer Farbe - optisch identische Farbe, jedoch mit einer anderen chemischen Zusammensetzung – verblieben sind. Diese Farbe benötigt eine besondere Behandlung und trocknet nicht innerhalb von 20 Minuten. Die Firma Schomaker war sich nicht bewusst, dass sich in dem Tank noch Überbleibsel alter Farbe befanden und vermischte somit die neue Farbe mit der alten Farbe. Dadurch, dass sich die falsche Farbe optisch nicht von der richtigen Farbe unterscheidet, fiel dies erst nach dem Ereignis auf.

Dieses interne Safety Formular der FN soll in diesem Fall bitte ausgefüllt werden und ist im Büro der Verkehrsleitung erhältlich!

Meldewesen

| | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|-----------|----------|------------|----------|--------|---------|--------|-------------------|--|--|--|--|--|
| Übersicht | Lehrziele | Aufgaben | Grundlagen | Personal | Gefahr | Analyse | Risiko | Meldewesen | | | | | |
|-----------|-----------|----------|------------|----------|--------|---------|--------|-------------------|--|--|--|--|--|

Wer meldet? → **Jeder!** (DA Meldewesen)

| Beschreibung gem. VO (EU) 376/2014 | Verantwortlich |
|---|---------------------------------------|
| Personen, die eine Funktion im Zusammenhang mit dem Sicherheitsmanagement ausüben | Safety Manager |
| Personen, die eine Funktion im Zusammenhang mit der Bodenabfertigung von Luftfahrzeugen ausüben, einschließlich Betankung, Erstellung des Massen- und Schwerpunktachsweges sowie Beladen, Enteisen und Schleppen des Luftfahrzeugs. | Mitarbeiter Verkehr / Technik |
| Personen, die eine Funktion im Zusammenhang mit dem Einbau, der Veränderung, Wartung, Instandsetzung, Überholung, Flugprüfung oder Kontrolle von Flugsicherungseinrichtungen ausüben | Technik / CNS-Personal |
| Personen, die mit Aufgaben im Zusammenhang mit Flugsicherungsdiensten betraut ist | Flugplatzkontrollstelle Fluglotsen |
| Entgegennahme und Bearbeitung von Freiwillige Meldungen, | Safety Manager |
| Die von jedem Mitarbeiter des Flughafens oder eines ansässigen Unternehmens abgegeben wurden | |



Meldewesen

| | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|-----------|----------|------------|----------|--------|---------|--------|------------|--|--|--|--|--|--|
| Übersicht | Lehrziele | Aufgaben | Grundlagen | Personal | Gefahr | Analyse | Risiko | Meldewesen | | | | | | |
|-----------|-----------|----------|------------|----------|--------|---------|--------|------------|--|--|--|--|--|--|

Wer meldet? → **Jeder!** (DA Meldewesen)

1. **Mitarbeiter**, die ein meldepflichtiges Ereignis feststellen, oder ein Ereignis feststellen bei dem sie sich nicht sicher sind, ob es meldepflichtig ist, melden dies unverzüglich an den Safety Manager und an den Leiter ihres Bereiches.
2. Die **Abteilungsleiter** sind verpflichtet, den Safety Manager zu informieren.
3. Der Abteilungsleiter bzw. der **Safety Manager** melden Unfälle und Schwere Störungen unverzüglich an die zuständige Stelle, andere Ereignisse meldet der Safety Manager spätestens 72 Stunden nach Kenntnisnahme.
4. Das Ereignis oder die Kenntnisnahme ist im Tagesbericht zu vermerken.
5. Es ist immer ein Bericht über das Ereignis zu erstellen (SMS Meldeformular)



Meldewesen

| | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|-----------|----------|------------|----------|--------|---------|--------|------------|--|--|--|--|--|--|
| Übersicht | Lehrziele | Aufgaben | Grundlagen | Personal | Gefahr | Analyse | Risiko | Meldewesen | | | | | | |
|-----------|-----------|----------|------------|----------|--------|---------|--------|------------|--|--|--|--|--|--|

Wer meldet? → **Jeder!** (DA Meldewesen)

6. Der Bericht ist spätestens 6 Stunden nach Kenntnisnahme **dem Safety Office** persönlich zu übergeben. Berichte/Beschreibungen über meldepflichtige Ereignisse (Unfälle und schwere Störungen) sind unverzüglich zu erstellen. Der Safety Manager ist hierüber zu informieren.
7. Der Safety Manager speichert sämtliche vorliegende Informationen unter derselben Vorgangsnummer im Dokumentationssystem des SMS ab.
8. Freiwillige Meldungen über Störungen sollen **alle Mitarbeiter** des Flughafens oder ansässiger Unternehmen dem Safety Manager zuleiten. Dies kann per Telefon, Fax, Email, Briefkasten oder persönlich erfolgen. Dazu soll das Formular Sicherheitsmeldung (SMS-Meldeformular) verwendet werden. Die Abgabe einer anonymen Meldung ist zulässig. In diesem Fall wird das Meldeformular nicht unterschrieben und in den dafür ausgewiesenen Briefkasten eingeworfen.
Die Bearbeitung der freiwilligen Meldungen erfolgt analog Pkt. 7.





Inhaltsverzeichnis

| | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|-----------|----------|------------|----------|--------|---------|--------|------------|------|--|--|--|--|
| Übersicht | Lehrziele | Aufgaben | Grundlagen | Personal | Gefahr | Analyse | Risiko | Meldewesen | JUST | | | | |
|-----------|-----------|----------|------------|----------|--------|---------|--------|------------|------|--|--|--|--|

1. Schulungsstandards und Lehrziele
2. Verpflichtungen des Flugplatzbetreibers
3. Grundlagen SMS
4. Sicherheitsverantwortlichkeiten
5. Gefahrenerkennung und –Übermittlung
6. Gefährdungsanalyse
7. Risikomanagement
8. Meldewesen
- 9. Just Culture**
10. Change-Management
11. Compliance Management
12. Alkohol, Psychoaktive Substanzen am Arbeitsplatz



JUST Culture

| | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|-----------|----------|------------|----------|--------|---------|--------|------------|------|--|--|--|--|
| Übersicht | Lehrziele | Aufgaben | Grundlagen | Personal | Gefahr | Analyse | Risiko | Meldewesen | JUST | | | | |
|-----------|-----------|----------|------------|----------|--------|---------|--------|------------|------|--|--|--|--|

Was ist **Just Culture**?

Just Culture ist ein **Klima des Vertrauens**, wo Mitarbeiter dazu ermutigt werden, dem Safety Manager sicherheitsrelevante Informationen bereitzustellen. Just Culture ist **Teil der Unternehmenskultur**.

Just Culture ist ein Glaubensansatz, der...

- anerkennt, dass Mitarbeiter und auch Führungskräfte Fehler machen
- voraussetzt, dass Fehler berichtet werden
- akzeptables Verhalten von inakzeptablem Verhalten unterscheidet:
 - Fehler aufgrund von Unwissenheit können passieren
 - Fehler aufgrund von grober Fahrlässigkeit, zerstörerischem Handeln oder mutwilligen Verstößen gegen das System hingegen sind nicht zu tolerieren
- die betriebliche Sicherheit stetig erhöht





| | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|-----------|----------|------------|----------|--------|---------|--------|------------|------|--|--|--|--|
| Übersicht | Lehrziele | Aufgaben | Grundlagen | Personal | Gefahr | Analyse | Risiko | Meldewesen | JUST | | | | |
|-----------|-----------|----------|------------|----------|--------|---------|--------|------------|------|--|--|--|--|

Was ist **Just Culture**?

Just Culture ist ein **Klima des Vertrauens**, wo Mitarbeiter dazu ermutigt werden, dem Safety Manager sicherheitsrelevante Informationen bereitzustellen. Just Culture ist **Teil der Unternehmenskultur**.

Just Culture ist eine Verpflichtung, ...

- zu sagen: „Ich habe einen Fehler gemacht“
- die Hand zu heben, wenn man zum Beobachter eines gefährlichen Vorfalles wird
- von Fehlern zu lernen
- keine sicherheitskritischen Vorfälle zu tolerieren
- grobe Fahrlässigkeit, zerstörerischen Handeln oder mutwillige Verstöße zu ahnden



| | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|-----------|----------|------------|----------|--------|---------|--------|------------|------|--|--|--|--|
| Übersicht | Lehrziele | Aufgaben | Grundlagen | Personal | Gefahr | Analyse | Risiko | Meldewesen | JUST | | | | |
|-----------|-----------|----------|------------|----------|--------|---------|--------|------------|------|--|--|--|--|

Unsere **Definition von Just Culture** ist:

Mit Just Culture entwickelt sich eine **Kultur**, die Beschäftigte unter Berücksichtigung ihrer Ausbildung und Erfahrung **für Ihre Handlungen, Verstöße oder Entscheidungen** die von ihnen getroffen werden **nicht bestraft**,

wo jedoch grobe **Fahrlässigkeit, vorsätzliche Verletzungen von Verfahren und zerstörerische Handlungen nicht toleriert** werden.



Inhaltsverzeichnis

| | | | | | | | | | | | | |
|-----------|-----------|----------|------------|----------|--------|---------|--------|------------|------|--------|------------|--------|
| Übersicht | Lehrziele | Aufgaben | Grundlagen | Personal | Gefahr | Analyse | Risiko | Meldewesen | JUST | Change | Compliance | Drogen |
|-----------|-----------|----------|------------|----------|--------|---------|--------|------------|------|--------|------------|--------|

1. Schulungsstandards und Lehrziele
2. Verpflichtungen des Flugplatzbetreibers
3. Grundlagen SMS
4. Sicherheitsverantwortlichkeiten
5. Gefahrenerkennung und –Übermittlung
6. Gefährdungsanalyse
7. Risikomanagement
8. Meldewesen
9. Just Culture
10. Change-Management
11. Compliance Management
- 12. Alkohol, Psychoaktive Substanzen am Arbeitsplatz**



Alkohol, psychoaktive Substanzen & Medikamente

| | | | | | | | | | | | | |
|-----------|-----------|----------|------------|----------|--------|---------|--------|------------|------|--------|------------|--------|
| Übersicht | Lehrziele | Aufgaben | Grundlagen | Personal | Gefahr | Analyse | Risiko | Meldewesen | JUST | Change | Compliance | Drogen |
|-----------|-----------|----------|------------|----------|--------|---------|--------|------------|------|--------|------------|--------|

Auszug aus der Flughafenbenutzungsordnung

- Auf dem gesamten Betriebsgelände des Flughafens besteht grundsätzlich ein **generelles Alkohol-, Rauch- und Rauschmittelverbot**
- Das Rauchen ist ausschließlich nur in den **dafür ausgewiesenen Bereichen** gestattet. Das Rauchverbot gilt auch für sogenannte **E-Zigaretten** (elektronische Zigaretten)
- Dienstanweisung regelt intern weiteres
- Externe Unternehmen haben die FBO zu beachten
- Externe Unternehmen verfügen im Regelfall über eigene interne Vorgaben

Dienstanweisung
Alkohol und psychoaktive Substanzen im Betrieb

(Fassung vom 06.02.2020 | Version 1.0)



1. Zweck

Zweck dieser Dienstanweisung ist es, eine verbindliche Vorgabe für die Vermeidung des Gebrauchs von Alkohol, psychoaktiven Substanzen, Medikamenten und sonstigen berauschenden Mitteln im Zusammenhang mit Ausübung der dienstlichen Tätigkeiten festzulegen sowie die Sensibilisierung des Verantwortungsbewusstseins der Mitarbeiter/innen (MA) bezüglich dieser Thematik anhand von



Alkohol, psychoaktive Substanzen & Medikamente

Übersicht | Lehrziele | Aufgaben | Grundlagen | Personal | Gefahr | Analyse | Risiko | Meldewesen | JUST | Change | Compliance | **Drogen**

- Alkohol und Drogen beeinflussen das Belohnungszentrum im Gehirn und der Körper gewöhnt sich in einer Art Lernprozess an die positiven Effekte. Diese Erfahrung wird als positiv abgespeichert.
- Körper und Psyche gewöhnen sich daran, bei neueren Drogen schon nach einmaligen Gebrauch.
- Mitarbeiter-/innen, die bekannt sind, ständig Alkohol vor oder während der Arbeitszeit zu konsumieren, müssen vom Vorgesetzten auf Ihr Fehlverhalten hin angesprochen werden und ggf. mit arbeitsrechtlichen Konsequenzen rechnen.
- **Mitarbeiter/-innen unter Alkohol oder Drogen gefährden sich und andere. Keiner darf sich vor oder während der Arbeitszeit in einen Zustand versetzen, in dem er seine Arbeit nicht mehr ordnungsgemäß leisten kann. Der Genuss von Alkohol/Rauschmitteln ist ausnahmslos untersagt!**



Inhaltsverzeichnis

Übersicht | Lehrziele | Aufgaben | Grundlagen | Personal | Gefahr | Analyse | Risiko | Meldewesen | JUST | Change | Compliance | Drogen | **Test**

1. Schulungsstandards und Lehrziele
2. Verpflichtungen des Flugplatzbetreibers
3. Grundlagen SMS
4. Sicherheitsverantwortlichkeiten
5. Gefahrenerkennung und -Übermittlung
6. Gefährdungsanalyse
7. Risikomanagement
8. Meldewesen
9. Just Culture
10. Change-Management
11. Compliance Management
12. Alkohol, Psychoaktive Substanzen am Arbeitsplatz



Test

| | |
|------------------------------|--|
| Name, Vorname: _____ | Dauer: _____ <u>60 Minuten</u> |
| Firma/Abteilung: _____ | Bemerkungen: _____ |
| — | |
| Ergebnis / 16P. _____% | <input type="checkbox"/> >= 70 % Bestanden (ab 12 P.) <input type="checkbox"/> < 70 % nicht Bestanden (bis 11 P.) |

**Bei den Multiple-Choice Fragen können auch eine oder mehrere Antwortmöglichkeiten richtig sein!*

1. Füllen Sie den nachfolgenden Lückentext aus: (/2)

_____ ist die innere Sicherheit, auch genannt Flugbetriebs-sicherheit, während _____ auch als äußere Sicherheit oder Luftsicherheit, bezeichnet werden kann.

2. Wo darf geraucht werden? (/1)

- überall
- in den dafür ausgewiesenen Bereichen
- nur auf dem Vorfeld

3. Mitarbeiter sind verpflichtet, sicherheitsrelevante Ereignisse an den Safety Manager zu melden (/1)

- Ja
- Nein

4. Safety ist die äußere Sicherheit, Security ist die innere Sicherheit (/1)

- Ja
- Nein

5. Die Erfassung und Auswertung von Sicherheitshinweisen dienen des Ziels, Unfälle und Störungen zu verhindern und zur Klärung von Schuldfragen (/1)

- Ja
- Nein

6. Was ist Just Culture? (/1)

- eine Organisation, die sich um kulturelle Veranstaltungen kümmert
- eine Kultur, die ihre Mitarbeiter für ihre Fehler nicht bestraft, es sei denn, sie werden aus grober Fahrlässigkeit begangen
- ein interner Wettbewerb, wo Mitarbeiter Ideen für weitere Einsparmaßnahmen des Flughafens einbringen können und dafür belohnt werden

7. Welche der nachfolgenden Beispiele sind Gefahren? (/3)

- Wind
- Foreign Object Debris (FOD)
- Nebel
- fehlendes Personal im Duty-Free Shop

8. Ordnen Sie die zwei Arten von Meldungen im SMS der jeweiligen Beschreibung zu. (/2)

- A. *hierbei handelt es sich um Vorfälle, die zwingend gemeldet werden müssen*
- B. *In diesem Fall kann man melden, dies ist aber nicht zwingend erforderlich, sondern dient in erster Linie dazu, Verbesserungen vorzuschlagen, um die Sicherheit zu erhöhen*

| | |
|---------------------|------------|
| Pflichtmeldungen | Buchstabe: |
| Sicherheitshinweise | Buchstabe: |

9. Was bedeutet SMS? (/2)

- Short Messaging Service
- Safety Management System
- Security Management System
- Sicherheitsmeldesystem

10. Ich verfasse eine Sicherheitsmeldung, diese muss ich an wen melden? (/2)

- Safety Manager
- Fachabteilungsleiter
- Geschäftsführer
- Leitung Arbeitssicherheit

Viel Erfolg!