



AERODROME MANUAL

FLUGHAFEN LINZ

VERSION 9



GEMÄß VO (EU) 2018/1139 IVM. VO (EU) 139/2014
UND DEN STANDARDS DER ICAO

Vorwort

Für öffentliche Flugplätze, die für den internationalen Luftverkehr bestimmt sind und über die hierfür erforderlichen Einrichtungen verfügen, ist eine verpflichtende Zertifizierung vorgesehen. Sie hat dem Aspekt der Wahrung der Sicherheit der Luftfahrt Rechnung zu tragen.

Ein zentrales Instrument der Zertifizierung und des operationellen Betriebes ist das Aerodrome Manual des Flughafens Linz.

Mit dem vorliegenden Manual soll eine einheitliche und vollständige Dokumentation aller den Bereich Safety betreffenden Vorgänge, Verfahren und Strukturen am Flughafen Linz erreicht werden. Das Handbuch entspricht damit den Forderungen der EASA, welche mit Wirkung vom 14. Dezember 2017 die Rechtsbasis für den Flughafen Linz darstellt. Dies insbesondere im Hinblick auf die Zusammenfassung aller benötigten Informationen des Flugplatzes, seiner Einrichtungen, Dienstleistungen, Ausrüstung, Betriebsprozesse, Organisations- und Managementstruktur, sowie des Safety Management Systems.

Die Themen Security sowie weitere Aspekte des Flughafenbetriebs wie Finanzen, Serviceabwicklung für Passagiere und Fracht, sofern diese nicht zwingend die safety-relevanten Prozesse tangieren, sind nicht Teil des Aerodrome Manuals.

Ein wichtiger Bestandteil des Handbuches ist das Safety Management System, das eine gesamtheitliche Unternehmenskultur zur Gewährleistung der Sicherheit am Flughafen Linz schafft. Ergänzend wird dies durch ein Compliance Monitoring System, welches die Konformität der Vorschriftenumsetzung in diesem Bereich gewährleistet.

Das Bewusstsein, durch sorgfältige Arbeit und Mitarbeit im Safety Management System das Sicherheitsniveau anheben zu können, ist Voraussetzung für einen störungsfreien Flugplatzbetrieb und ist besonders an die Eigenverantwortlichkeit der Beteiligten gebunden.

Unsere Mitarbeiter stehen durch ihr hohes Engagement im Mittelpunkt des sicheren Flugbetriebes, wofür wir ihnen an dieser Stelle unseren besonderen Dank aussprechen möchten.

Hörsching, 30. September 2022



Mag. Norbert Draskovits
General Manager



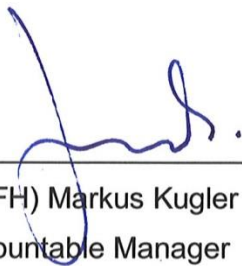
DI (FH) Markus Kugler
Accountable Manager

A.Allgemeines

0. Verwaltung und Lenkung des Flugplatzhandbuches

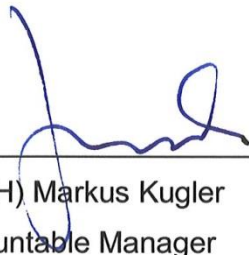
0.1. Einführung

0.1.1. Hiermit wird bestätigt, dass das Flugplatzhandbuch alle einschlägigen Anforderungen sowie Zeugnisbedingungen erfüllt.



DI (FH) Markus Kugler
Accountable Manager

0.1.2. Hiermit wird bestätigt, dass das Aerodrome Manual betriebliche Anweisungen enthält, die von den entsprechenden Mitarbeitern eingehalten werden.



DI (FH) Markus Kugler
Accountable Manager

0.1.3. Liste und kurze Beschreibung der einzelnen Teile, deren Inhalt, Anwendbarkeit und Benutzung

Der Inhalt des Airport Manuals basiert auf nationalen und internationalen Gesetzen, Verfahrensanweisungen und Bestimmungen im Interesse der Sicherheit und eines geordneten Flugplatzbetriebes.

Diese Vorgaben sind von allen Nutzern und allen Mitarbeiter-innen der Flughafen Linz GesmbH einzuhalten.

Das Aerodrome Manual ist wie folgt aufgebaut:

- A. Allgemeines
- B. Flugplatzmanagementsystem, Qualifizierungs- und Schulungsanforderungen
- C. Detail zum Flugplatz
- D. Details zum Flugplatz, die dem Flugberatungsdienst gemeldet werden sollen
- E. Details zu den Betriebsverfahren des Flugplatzes, seiner Ausrüstung und der Sicherheitsmaßnahmen

0.1.4. Für die Benutzung des Handbuches benötigte Erklärungen, Abkürzungen und Begriffsdefinitionen

0.1.4.1. Abkürzungen

AM	Accountable Manager
ACN	Airport Classification Number Luftfahrzeug-Klassifikationszahl
ACG	Austro Control GmbH
ACL	Anti Collision Lights
ADM	Airside Duty Manager
AM	Aerodrome Manual
AMM	Airside Maintenance Manager
AIP	Aeronautical Information Publikation - Luftfahrthandbuch
AIS	Aeronautical Information Service
AOM	Airside Operations Manager
AÖV	Arbeitskreis österreichischer Verkehrsflughäfen
ARTS	Aircraft Recovery Transport System
ATC	Air Traffic Control
BCMT	Begin of civil morning twilight - Beginn der bürgerlichen Morgendämmerung
BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
BMLVS	Bundesministerium für Landesverteidigung und Sport
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
CB	Certification Basis
CM	EASA Compliance Manager
CSA	Critical und Sensitive Areas

DAAD	Deviation Acceptance & Action Document
DW	Durchwahl
EASA	European Aviation Safety Agency
ECET	End of civil evening twilight - Ende der bürgerlichen Abenddämmerung
ELOS	Equivalent Level of Safety
ECM	EASA Compliance Management
FLG	Flughafen Linz GesmbH
FOD	Foreign Object Debris
FW	Feuerwehr
ICAO	International Civil Aviation Organization
ILS	Instrumentenlandesystem
HFP	Human Factor Principles
IATA	International Air Transport Association
ICAO	International Civil Aviation Organization
IKT	Informations- und Kommunikationstechnologie
JIG	Joint Inspection Group
LFG	Luftfahrtgesetz
LFZ	Luftfahrzeug
LVP	Low Visibility Procedures
MSE	Mobile Sanitätseinheit
NOTAM	Notice to Airmen - Nachrichten für Luftfahrer
ÖBA	Örtliche Bauaufsicht
OZB	Oberste Zivilluftfahrtbehörde
PCN	Klassifikationszahl für befestigte Bewegungsflächen (Lastklassifikationszahl)
RCC	Rescue Coordination Center
RWY	Runway
SC	Special Condition
SM	Safety Manager
SMS	Safety Management System
StVO	Straßenverkehrsordnung
SNOWTAM	Meldung über den Zustand der Bewegungsflächen während der Wintersaison
TWR	Tower - Flugplatzkontrollstelle
TWY	Taxiway - Rollweg

VA	Verfahrensanweisung
VFR	Sichtflugregeln
ZFBB	Zivilflugplatzbedingungen
ZFBO	Zivilflugplatzbetriebsordnung

0.1.4.2. Begriffsbestimmungen

Abstellfläche (apron)	Eine festgelegte Fläche auf einem Landflugplatz, die Zum Ein- und Aussteigen der Fluggäste, Ein- und Ausladen der Fracht, zum Auftanken, Abstellen oder zur Wartung der Luftfahrzeuge bestimmt ist
Bewegungsfläche (movement Area)	Derjenige Teil des Flughafens, der für Start, Landung und Rollen von Luftfahrzeugen bestimmt ist; er umfasst Rollfeld, Abstellfläche und Sicherheitszonen
Betriebsfläche (Airside)	Die nicht öffentliche Fläche innerhalb der Flughafenumzäunung ohne Gebäude
Geltungsbereich	Definiert die Organisationseinheiten, Drittfirmen und Behörden, bei denen das Dokument zur Anwendung kommt
Funkschutz	Vom Flugplatzhalter in den spezifischen Sprechfunk- und Lichtsignalen unterwiesene Person mit Funkfahrzeug und Kontakt zum TWR, welcher alle zugewiesenen Personen Folge zu leisten haben.
Kontrolle / Inspektion Luftfahrthandbuch / AIP	Geplante oder ungeplante Kontrolle eines Systems Ein standardisiertes Nachschlagewerk, mit dem luftfahrtrelevanten Informationen und Vorschriften eines Landes herausgegeben werden.
Piste (RWY, runway)	Festgelegte rechteckige Fläche auf einem Landeflugplatz für Landung und Start von Luftfahrzeugen
Prozesseigner	Person, die für die ihr zugewiesenen Prozesse verantwortlich ist und diese ständig verbessert. Hauptaufgaben sind: Prozesse beschreiben und anpassen, Beteiligte koordinieren, die Einhaltung von Prozessanforderungen und gesetzlichen Vorgaben gewährleisten
Rollfeld (manoeuvring area)	Derjenige Teil eines Flugplatzes, der für Start, Landung und Rollen von Luftfahrzeugen bestimmt ist; Abstellflächen sind ausgenommen
Rollwege (TWY, taxiway)	Festgelegter Weg auf einem Landflugplatz, der für das Rollen von Luftfahrzeugen bestimmt ist
Skiddometer BV 11	Produktname; Skiddometer BV 11 ist das am meisten verbreitete System für die Ermittlung und Dokumentation von Reibwerten der Start- und Landebahnen weltweit, das ganze Jahr und zu allen Witterungsverhältnissen. Das System ist im vollen Umfang von ICAO und FAA zugelassen

0.2. Ergänzungs- und Änderungssystem

0.2.1. Angaben zu der / den für die Erstellung und Einführung von Ergänzungen und Änderungen verantwortlichen Personen

Die jeweilig genannten Kapitelverantwortlichen sind für die Prozessbeschreibungen, die zeitgerechte Änderung, sowie die Einhaltung der EASA-Vorschriften verantwortlich.

Kapitel	Verantwortliche Stelle	Name	Telefonnummer	Email
0.				
0.1.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
0.2.	SM	Kugler Petra	07221 600 2101	p.kugler@linz-airport.com
1.				
1.1.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
1.2.	CM	Kugler Petra	07221 600 2101	p.kugler@linz-airport.com
1.3.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
1.4.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
2.				
2.1.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
2.2.	SM	Kugler Petra	07221 600 2101	p.kugler@linz-airport.com
2.3.	CM	Kugler Petra	07221 600 2101	p.kugler@linz-airport.com
2.4.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
2.5.	AOM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
2.6.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
2.7.	SM	Kugler Petra	07221 600 2101	p.kugler@linz-airport.com
2.8.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
3.				
3.1.	Schulungsbeauftragter	Schweiger Günther	07221 600 1160	g.schweiger@linz-airport.com
3.2.	Schulungsbeauftragter	Schweiger Günther	07221 600 1160	g.schweiger@linz-airport.com
4.				
4.1.	SM	Kugler Petra	07221 600 2101	p.kugler@linz-airport.com
4.2.	SM	Kugler Petra	07221 600 2101	p.kugler@linz-airport.com
4.3.	SM	Kugler Petra	07221 600 2101	p.kugler@linz-airport.com
4.4.	SM	Kugler Petra	07221 600 2101	p.kugler@linz-airport.com

4.5.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
4.6.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
5.				
5.1.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
5.2.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
5.3.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
5.4.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
5.5.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
5.6.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
5.7.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
5.8.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
6.				
6.1.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
6.2.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
6.3.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
6.4.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
6.5.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
6.6.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
6.7.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
6.8.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
6.9.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
6.10.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
6.11.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
6.12.	Feuerwehr- kommandant	Göttfert Erwin	07221 600 1628	e.goettfert@linz-airport.com
6.13.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
7.				
7.1.	AOM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
7.2.	AMM	Schlager Benedikt	07221 600 1701	b.schlager@linz-airport.com
8.				

8.1.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
8.2.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
9.				
9.1.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
9.2.	AOM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
9.3.	AOM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
10.				
10.1.	AMM	Schlager Benedikt	07221 600 1701	b.schlager@linz-airport.com
10.2.	AMM	Schlager Benedikt	07221 600 1701	b.schlager@linz-airport.com
11.	AMM	Schlager Benedikt	07221 600 1701	b.schlager@linz-airport.com
12.				
12.1.	AMM	Schlager Benedikt	07221 600 1701	b.schlager@linz-airport.com
12.2.	AMM	Schlager Benedikt	07221 600 1701	b.schlager@linz-airport.com
13.				
13.1.	AMM	Schlager Benedikt	07221 600 1701	b.schlager@linz-airport.com
13.2.	AOM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
14.				
14.1.	AOM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
14.2.	AOM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
14.3.	AOM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
14.4.	AOM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
15.				
15.1.	AOM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
15.2.	AOM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
15.3.	AOM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
15.4.	SM	Kugler Petra	07221 600 2101	p.kugler@linz-airport.com
16.	AOM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
17.	AOM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com

18.				
18.1.	AOM Militärflugleitung	Kugler Markus	07221 600 1601 07221 600 1900	m.kugler@linz-airport.com aim.loxl@bmlvs.gv.at
18.2.	AOM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
19.				
19.1.	Feuerwehr- kommandant	Göttfert Erwin	07221 600 1628	e.goettfert@linz-airport.com
19.2.	Feuerwehr- kommandant	Göttfert Erwin	07221 600 1628	e.goettfert@linz-airport.com
19.3.	Feuerwehr- kommandant	Göttfert Erwin	07221 600 1628	e.goettfert@linz-airport.com
20.	Feuerwehr- kommandant	Göttfert Erwin	07221 600 1628	e.goettfert@linz-airport.com
21.	Bergebeauftragter	Kimeswenger Achim	07221 600 1170	a.kimeswenger@linz-airport.com
22.				
22.1.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
22.2.	SM	Kugler Petra	07221 600 2101	p.kugler@linz-airport.com
23.	AOM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
24.	AOM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
25.	AOM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
26.	AOM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
27.	AOM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
28.	AOM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
29.	Feuerwehr- kommandant	Göttfert Erwin	07221 600 1628	e.goettfert@linz-airport.com
30.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
31.	AOM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
32.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com

Die Aktualisierung des Aerodrome Manuals obliegt dem SM, welcher jährlich die Änderungen an die OZB sendet.

Sollte es sich bei den Änderungen um gemäß BMVIT Verfahrensanweisung Zertifizierung von Zivilflugplätzen gemäß EU-Verordnungen handeln, so gewährleistet der CM die fristgerechte Einholung der entsprechenden Genehmigung. Sämtliche anderen Änderungen werden dem BMK vom CM nachrichtlich übermittelt.

0.2.2. Aufzeichnung von Ergänzungen und Änderungen mit Angabe des jeweiligen Datums von Einfügung und Inkrafttreten

Version	Geänderte Seiten	Datum der Einfügung & des Inkrafttretens	Durchführungsvermerk
1	Neuerstellung	14.12.2017	Neuerstellung
2	8, 9, 21	1.2.2018	Änderung AMM
3	2, 20, 35, 48	13.8.2018	Änderung GF Änderung Email ADM
4	20, 23, 32, 45, 62	15.11.2018	SM/ECM – neue organisatorische Zuordnung Fallschirmsprunglandefläche und entsprechende Verweise gelöscht
5	70, 71	09.07.2019	Bergevertrag neu VIE
6	7-10, 18, 20, 21, 29, 32	01.10.2019	Änderung AMM, Änderung Telefonnummern, Einführung Intranet
7	26, 46, 65	10.08.2020	Änderung BMVIT in BMK, personelle Änderung, redaktionelle Änderung mitgeltendes Dokument
8	8, 10, 21, 22	10.01.2022	Änderung Zuständigkeiten
9	5, 10, 20, 22, 40, 44, 48, 49, 53, 58 - 60, 69, 71, 76	30.09.2022	Abkürzungen, Änderung Zuständigkeiten, Validierung Schulungsprogramm, Betriebseinschränkungen – Berichtigung, Global Reporting, Triebwerksprobeläufe, Betankung, FOD, Bergung von LFZ, neue Kapitel 30, 31 und 32, redaktionelle Änderungen
10			
11			
12			
13			
14			

0.2.3. Es wird festgehalten, dass handschriftliche Ergänzungen und Änderungen ausschließlich in Situationen zulässig sind, die aus Sicherheitsgründen eine unverzügliche Ergänzung oder Änderung erfordern!

Handschriftliche Ergänzungen werden nur in Ausnahmefällen bei Dringlichkeit durchgeführt und erfordern eine vorherige Freigabe durch den AM. Der SM wird darüber informiert, um diese Ergänzungen nach eingehender Analyse und Freigabe durch den CM umgehend ins Aerodrome Manual zu übernehmen und die korrigierte Form zu veröffentlichen.

0.2.4. Beschreibung des Systems für Anmerkungen zu Seiten oder Abschnitten und deren Datum des Inkrafttretens

Das Datum des Inkrafttretens wird unter 0.2.2 vermerkt.

Anmerkungen und Änderungen werden gem. 0.2.6 vermerkt.

0.2.5. Liste aller gültigen Seiten oder Abschnitte

A.	ALLGEMEINES	3
0.	VERWALTUNG UND LENKUNG DES FLUGPLATZHANDBUCHES	3
0.1.	<i>Einführung</i>	3
0.1.1.	Hiermit wird bestätigt, dass das Flugplatzhandbuch alle einschlägigen Anforderungen sowie Zeugnisbedingungen erfüllt.	3
0.1.2.	Hiermit wird bestätigt, dass das Aerodrome Manual betriebliche Anweisungen enthält, die von den entsprechenden Mitarbeitern eingehalten werden.	3
0.1.3.	Liste und kurze Beschreibung der einzelnen Teile, deren Inhalt, Anwendbarkeit und Benutzung	4
0.1.4.	Für die Benutzung des Handbuches benötigte Erklärungen, Abkürzungen und Begriffsdefinitionen.....	4
0.2.	<i>Ergänzungs- und Änderungssystem</i>	7
0.2.1.	Angaben zu der / den für die Erstellung und Einführung von Ergänzungen und Änderungen verantwortlichen Personen	7
0.2.2.	Aufzeichnung von Ergänzungen und Änderungen mit Angabe des jeweiligen Datums von Einfügung und Inkrafttreten	11
0.2.3.	Es wird festgehalten, dass handschriftliche Ergänzungen und Änderungen ausschließlich in Situationen zulässig sind, die aus Sicherheitsgründen eine unverzügliche Ergänzung oder Änderung erfordern!.....	12
0.2.4.	Beschreibung des Systems für Anmerkungen zu Seiten oder Abschnitten und deren Datum des Inkrafttretens.....	12
0.2.5.	Liste aller gültigen Seiten oder Abschnitte.....	13
0.2.6.	Anmerkung zu Änderungen.....	17
0.2.7.	Vorübergehende Änderungen.....	17
0.2.8.	Beschreibung des Verteilersystems sowie Verteilerliste für das Aerodrome Manual, seine Ergänzungen und Änderungen	17
1.	ALLGEMEINE INFORMATIONEN	18
1.1.	<i>Zweck und Geltungsbereich des Aerodrome Manuals (AM)</i>	18
1.2.	<i>Rechtliche Anforderungen für ein Flugplatzzeugnis und das Flugplatzhandbuch gem. den EASA-Vorschriften</i>	18
1.3.	<i>Bedingungen für die Flugplatznutzung durch dessen Benutzer</i>	19
1.4.	<i>Verpflichtungen des Flugplatzbetreibers, Rechte der zuständigen Behörde, sowie Hinweis für Mitarbeiter, wie Audits/Inspektionen durch die zuständige Behörde zu ermöglichen sind</i>	19
B.	FLUGPLATZMANAGEMENTSYSTEM, QUALIFIZIERUNGS- UND SCHULUNGSANFORDERUNGEN	20
2.	BESCHREIBUNG DES MANAGEMENTSYSTEMS	20
2.1.	<i>Flugplatzorganisation & Zuständigkeiten</i>	20
2.2.	<i>Beschreibung des Safety Management System</i>	23
2.2.1.	Geltungsbereich des Sicherheitsmanagements	24
2.2.2.	Sicherheitsrichtlinien und Ziele	24
2.2.3.	Sicherheitsverantwortlichkeiten der Sicherheitsmitarbeiter mit Führungsverantwortung	25
2.2.4.	Dokumentationslenkverfahren	27
2.2.5.	Verfahren für das Sicherheitsrisikomanagement, einschließlich Gefährdungsanalyse und Beurteilungsschemata	28
2.2.6.	Überwachung der Umsetzung und Effizienz von Sicherheits- und Risikoeindämmungsmaßnahmen	28
2.2.7.	Überwachung des Sicherheitsniveau	28
2.2.8.	Sicherheitsmeldungen (einschließlich Gefährdungsmeldungen), Untersuchungen.....	29
2.2.9.	Notfallplan.....	29
2.2.10.	Veränderungsmanagement (einschließlich organisatorischer Veränderungen bezüglich der Sicherheitsverantwortlichkeiten).....	30
2.2.11.	Sicherheitsförderung	30
2.2.12.	Ergebnisse des Sicherheitsmanagementsystems	30
2.3.	<i>EASA Compliance Management</i>	31
2.3.1.	Aufbau der Organisation	32
2.3.2.	Extern vergebene Tätigkeiten	32
2.4.	<i>Beschreibung des Qualitätsmanagementsystems für luftfahrttechnische Daten und Maßnahmen</i>	
	32	

2.5.	<i>Verfahren für Meldungen an die zuständige Behörde</i>	34
2.5.1.	Meldungen an die zentrale Meldestelle (Online – Tool - ACG)	34
2.5.2.	Nicht an ACG meldepflichtige Unfälle / Vorfälle	35
2.6.	<i>Verfahren im Zusammenhang mit dem Gebrauch von Alkohol, psychoaktiven Substanzen und Medikamenten</i>	35
2.7.	<i>Verfahren für:</i>	36
2.7.1.	die Einhaltung von Sicherheitsanweisungen durch die OZB/EASA	36
2.7.2.	die Reaktion auf Sicherheitsprobleme	36
2.7.3.	die Behandlung von Sicherheitsempfehlungen von Sicherheitsuntersuchungen	36
2.8.	<i>Beschreibung der Methoden und Verfahren für die Aufzeichnung von LFZ Bewegungen, einschließlich Bewegungs- und LFZ Muster Daten und Fluggastzahlen</i>	36
3.	ERFORDERLICHE QUALIFIKATIONEN DES FLUGPLATZPERSONALS	37
3.1.	<i>Das Schulungsprogramm</i>	37
3.1.1.	Verantwortlichkeiten, Häufigkeiten, Lehrpläne, festgelegte Schulungsstandards für die Feuerwehr, Instandhaltung sowie Personen die auf den Betriebsflächen tätig sind	38
3.1.2.	Schulungsverfahren	38
3.1.3.	Beschreibung der aufzubewahrenden Unterlagen und entsprechende Aufbewahrungsfristen	38
3.2.	<i>Programm zur Befähigungsprüfung, einschließlich Verantwortlichkeiten und Häufigkeit</i>	39
3.2.1.	Verantwortlichkeit	39
3.2.2.	Verfahren, die zur Anwendung kommen, wenn Mitarbeiter die geforderten Standards nicht erreichen. .	39
3.2.3.	<i>Validierungsprozess, um die Effektivität des Programms zu messen</i>	40
3.2.4.	Beschreibung der aufzubewahrenden Unterlagen und Aufbewahrungsfristen	40
C.	DETAILS ZUM FLUGPLATZ	41
4.	BESCHREIBUNG DES FLUGPLATZES, EINSCHLIEßLICH DER NACHSTEHENDEN INFORMATIONEN	41
4.1.	<i>Plan, der die Entfernung des Flugplatzes zur nächsten Stadt, zum nächsten Ort oder zu einem sonstigen besiedelten Gebiet ausweist</i>	42
4.2.	<i>detaillierte Karten und Diagramme des Flughafens</i>	42
4.3.	<i>Plan, der die Standorte aller Flugplatzeinrichtungen und –ausrüstungen außerhalb der Flugplatzgrenzen ausweist</i>	43
4.4.	<i>Beschreibung der physischen Flugplatzmerkmale, Höhen, optischen und nicht optischen Hilfen, sowie Angaben bezüglich der Flugplatzreferenztemperatur, Tragfähigkeit der Fahrbahndecken, Umfang des Schutzes bezüglich Rettung und Brandbekämpfung, Bodenhilfen und Haupthindernisse</i>	43
4.5.	<i>Beschreibung jeglicher Art von Ausnahmen oder Freistellungen, gleichwertigen Sicherheitsniveau und Betriebseinschränkungen</i>	43
4.5.1.	Einschränkungen der Betriebsbereitschaft (Aerodrome work safety)	43
4.6.	<i>Beschreibung der Betriebsarten, deren Durchführung auf dem Flugplatz zulässig ist</i>	44
D.	DETAILS ZUM FLUGPLATZ, DIE DEM FLUGBERATUNGSDIENST GEMELDET WERDEN SOLLEN	45
5.	VERFÜGBARE FLUGBERATUNGSDIENSTE UND VERFAHREN FÜR DIE VERBREITUNG ALLGEMEINER INFORMATIONEN	45
5.1.	<i>Name des Flugplatzes</i>	45
5.2.	<i>Standort</i>	45
5.3.	<i>geografische Koordinaten des Flugplatz-Referenzpunktes</i>	45
5.4.	<i>Höhe Geoundulation</i>	45
5.5.	<i>Höhe der Schwellen</i>	45
5.6.	<i>Referenz Temperatur</i>	45
5.7.	<i>Detail zum Aerodrome Beacon</i>	45
5.8.	<i>Flugplatzbetreiber</i>	45
6.	FLUGPLATZMAßE UND ÄHNLICHE ANGABEN	45
6.1.	<i>Start-/Landebahn – rechtweisende Peilung</i>	45
6.2.	<i>Länge, Breite und Oberflächenart</i>	46
6.2.1.	Sicherheitsstreifen	46
6.2.2.	Sicherheitszonenplan	46
6.3.	<i>optische Hilfen</i>	46
6.3.1.	Anflugverfahren, Start- und Landebahn	46

6.3.2.	Rollwege.....	46
6.3.3.	Vorfeld.....	46
6.3.4.	Notstromaggregat.....	46
6.4.	Lage und Funkfrequenz aller Drehfunkfeuer.....	46
6.5.	Lage und Benennung der Standard Piste.....	46
6.6.	geografische Koordinaten jeder Schwelle, Abstellpositionen.....	46
6.7.	geografische Koordinaten und Höhe der wesentlichen Hindernisse in Anflug- und Abflugbereich.....	47
6.8.	Oberflächentyp der Bewegungsflächen (ACN-PCN).....	47
6.9.	Lage und Höhe der Höhenmesskontrollpunkte.....	47
6.10.	ausgewiesene Strecken.....	47
6.11.	Kontaktdaten (Telefon-, Telex-, Faxnummern und E-Mail-Adresse) des Airport Operations Manager für das Abschleppen fluguntüchtiger LFZ.....	47
6.12.	Rettung und Brandbekämpfung; Typen und Mengen auf dem Flugplatz verfügbarer Löschmittel.....	47
6.13.	Ausnahmen und Freistellungen von den einschlägigen Anforderungen.....	47
E.	DETAILS ZU DEN BETRIEBSVERFAHREN DES FLUGPLATZES, SEINER AUSTRÜSTUNG UND DER SICHERHEITSMÄßNAHMEN.....	48
7.	FLUGPLATZ MELDESYSTEM.....	48
7.1.	Verfahren für Änderungen der AIP und Aufgabe von NOTAMs, sowie die Aufbewahrung und ggf. Weiterleitung an die OZB.....	48
7.1.1.	NOTAM-Ausgabe.....	48
7.1.2.	SNOWTAM-Ausgabe.....	48
7.1.3.	Änderungen der AIP.....	49
7.2.	Verfahren und Häufigkeiten von Vermessungen für Luftfahrt Daten, einschließlich der zu vermessenden Bereiche.....	49
8.	VERFAHREN FÜR DEN ZUGANG ZU DEN FLUGPLATZ BEWEGUNGSFLÄCHEN.....	49
8.1.	Koordinierung mit den Sicherheitsbehörden (Security).....	49
8.2.	Verhinderung des unerlaubten Zugangs zu den Bewegungsflächen.....	50
9.	VERFAHREN ZUR ÜBERPRÜFUNG UND MELDUNG VON BEDINGUNGEN AUF DEN FLUGPLATZ BEWEGUNGSFLÄCHEN.....	50
9.1.	Vereinbarungen und Kommunikationsmittel mit der lokalen ATC.....	51
9.2.	Inspektions-Checkliste, Logbuch und das Führen von Aufzeichnungen.....	51
9.3.	Inspektionsabstände und –zeiten, Berichtsergebnisse und Nachverfolgungsmaßnahmen.....	51
10.	INSPEKTIONSVERFAHREN FÜR ROUTINE- UND NOTFALLINSTANDHALTUNG OPTISCHER UND NICHT OPTISCHER HILFEN NACH BEDARF UND DER ELEKTRISCHEN ANLAGEN AUF DEM FLUGPLATZ.....	52
10.1.	Inspektions – Checklisten, Logbuch und das Führen von Aufzeichnungen.....	52
10.1.1.	Inspektionen und Instandhaltung von elektrischen Systemen Airside.....	52
10.1.2.	Inspektionen und Instandhaltung von visuellen Hilfen.....	52
10.2.	Inspektionsabstände und –zeiten, Berichtsergebnisse und Nachverfolgungsmaßnahmen.....	53
11.	BETRIEBS-, INSTANDHALTUNGS- UND REPARATURANLEITUNGEN, WARTUNGSANWEISUNGEN, FEHLERDIAGNOSE- UND INSPEKTIONSVERFAHREN FÜR DIE FLUGPLATZAUSRÜSTUNG.....	53
12.	VERFAHREN FÜR INSTANDHALTUNG DER BEWEGUNGSFLÄCHEN UND BEI ÜBERLASTBETRIEB.....	53
12.1.	Instandhaltung der Bewegungsflächen.....	53
12.1.1.	Instandhaltung befestigter Oberflächen.....	53
12.1.2.	Instandhaltung unbefestigter Oberflächen.....	53
12.1.3.	Instandhaltung der Pisten- und Rollwegschultern.....	54
12.1.4.	Instandhaltung der Entwässerungsanlagen.....	54
12.2.	Überlastbetrieb.....	54
13.	VERFAHREN FÜR ARBEITEN AUF DEM FLUGPLATZ.....	55
13.1.	Koordinierung, Planung und Durchführung von Bau- und Instandhaltungsarbeiten.....	55
13.2.	Vereinbarungen und Kommunikationsmittel mit der lokalen ATC während der Durchführung der Arbeiten.....	55
14.	VERFAHREN FÜR DAS VORFELD MANAGEMENT.....	56
14.1.	Übergabe von Luftfahrzeugen zwischen Flugverkehrsdiensten und Vorfeld Management.....	56
14.2.	Zuweisung von Parkpositionen für Luftfahrzeuge.....	56

14.3.	<i>Triebwerksstart und Bewegungen von Luftfahrzeugen durch Schlepper (Push – Back)</i>	57
14.3.1.	Schleppen von LFZ	57
14.3.2.	Triebwerksprobeläufe	58
14.4.	<i>Einwinken und „Follow Me“ - Dienst</i>	58
15.	VERFAHREN FÜR DAS AIRSIDE SAFETY MANAGEMENT	58
15.1.	<i>Schutz vor Triebwerksstrahl</i>	58
15.2.	<i>Durchsetzung von Sicherheitsmaßnahmen bei der Betankung von LFZ</i>	59
15.3.	<i>Vermeidung von FOD und Vorfeldreinigung</i>	60
15.4.	<i>Überwachung des am Vorfeld tätigen Personals auf Einhaltung der Sicherheitsverfahren</i>	60
15.4.1.	Airside Safety Kontrollen	60
16.	VERFAHREN FÜR DIE STEUERUNG DES FAHRZEUGBETRIEBES AUF ODER IN DER NÄHE DER BEWEGUNGSFLÄCHEN EINSCHLIEßLICH VERKEHRSVORSCHRIFTEN, VORRANGREGELN, GESCHWINDIGKEITSBEGRENZUNGEN UND METHODE FÜR DIE ERTEILUNG DER FAHRERLAUBNIS SAMT GEEIGNETER DURCHSETZUNGSMITTEL.....	61
16.1.1.	Verkehrsregeln auf den Bewegungsflächen	61
16.1.2.	Interne Fahrberechtigungen.....	61
16.1.3.	Befahren/Betreten der Pisten, Rollwege und Abstellflächen inkl. Sicherheitszonen	62
17.	VERFAHREN FÜR DIE KONTROLLE DER GEFÄHRDUNG DURCH WILDTIERE EINSCHLIEßLICH DER BEURTEILUNG DER GEFÄHRDUNG DURCH WILDTIERE UND VEREINBARUNGEN FÜR DIE UMSETZUNG VON WILDTIERÜBERWACHUNGSPROGRAMMEN UND VERBREITUNG DER ENTSPRECHENDEN INFORMATIONEN IN DEN AIS (FORMULAR WILDTIERKOLLISION).....	62
18.	LUFTFAHRTHINDERNISSE UND FLÄCHENNUTZUNG	63
18.1.	<i>Hinderniskontrolle und Überwachung innerhalb und außerhalb der Flugplatzgrenzen, sowie Benachrichtigung der zuständigen Behörde über Art und Ort der Hindernisse und die etwaige nachfolgende Hinzufügung oder Entfernung von Hindernissen für die erforderlichen Maßnahmen, einschließlich Ergänzung der AIS Publikationen</i>	63
18.1.1.	Meldeverfahren bei neuen, zeitlich limitierten oder veränderten Hindernissen.....	63
18.2.	<i>Überwachung und Eindämmung von Gefährdungen im Zusammenhang mit Tätigkeiten von Menschen und mit der Flächennutzung auf dem Flugplatz und in dessen Umgebung</i>	64
18.2.1.	Arbeitssicherheit	64
18.2.2.	Arbeiten auf dem Flughafen.....	64
18.2.3.	Grünlandbewirtschaftung	65
19.	FLUGPLATZ – NOTFALLPLAN	66
19.1.	<i>Behandlung von Notfällen auf dem Flugplatz oder in dessen Umgebung</i>	66
19.2.	<i>Tests der im Notfall einzusetzenden Flugplatzeinrichtungen und –ausrüstung unter Berücksichtigung der Häufigkeit</i>	66
19.3.	<i>Übung für den Test der Notfallpläne unter Berücksichtigung der Häufigkeit</i>	67
20.	RETTUNG UND BRANDBEKÄMPFUNG EINSCHLIEßLICH BESCHREIBUNG VON EINRICHTUNGEN, AUSRÜSTUNG PERSONAL UND VERFAHREN ZUR EINHALTUNG DER ANFORDERUNGEN AN DIE BRANDBEKÄMPFUNG.....	68
20.1.1.	Hauptaufgaben der Feuerwehr:	68
20.1.2.	Hauptaufgaben des Rettungsdienstes:.....	69
21.	PLAN FÜR DAS ABSCHLEPPEN FLUGUNTÜCHTIGER LFZ, EINSCHLIEßLICH DER ENTSPRECHENDEN VEREINBARUNGEN, AUSRÜSTUNG UND VERFAHREN FÜR DESSEN UMSETZUNG	69
21.1.1.	Sicherstellung der Beweise.....	69
21.1.2.	Bergung von bewegungsunfähigen LFZ.....	69
22.	VERFAHREN ZUR SICHERSTELLUNG DES SICHEREN UMGANG UND LAGERUNG VON TREIBSTOFF UND GEFÄHRGUT AUF DEM FLUGPLATZ.....	70
22.1.	<i>Ausrüstung, Lagerbereiche, Lieferung, Ausgabe, Handhabung und Sicherheitsmaßnahmen</i>	71
22.2.	<i>Qualität und korrekte Bezeichnung des Flugzeugkraftstoffes, Audit und Inspektionsintervalle, Checklisten, Stichprobenahme und Dokumentation</i>	71
22.2.1.	Inspektionen:.....	71
22.2.2.	Treibstoffqualität:.....	71
22.2.3.	Mobile Betankungseinrichtungen	72
23.	BETRIEB BEI SCHLECHTER SICHT	72
24.	VERFAHREN FÜR DEN WINTERDIENST	72
25.	BETRIEB BEI UNGÜNSTIGEN WITTERUNGSVERHÄLTNISSE (DEFINITION: STARKWIND, GEWITTER –STARKREGEN, HOHE TEMPERATUREN UND BLITZ)	73

26.	VERFAHREN FÜR BETRIEB BEI NACHT	73
27.	SCHUTZ VON RADARSYSTEMEN UND SONSTIGEN NAVIGATIONSHILFEN (INNERHALB DES FLUGHAFENS); SENDER SCHUTZZONEN	74
28.	BETRIEB VON LFZ MIT HÖHEREN CODELETTERN	75
29.	VERFAHREN UND MAßNAHMEN FÜR DEN BRANDSCHUTZ	75
30.	KOMMUNIKATIONSVERFAHREN, EINSCHLIEßLICH FREQUENZEN, SPRACHE, PHRASEOLOGIE, FAHRZEUG-RUFNAMEN, KOMMUNIKATIONSSIGNALE IM FALLE EINES FUNKAUSFALLS, WEITERGABE VON INFORMATIONEN	76
31.	VERFAHREN ZUM SCHLEPPEN VON LFZ, EINSCHLIEßLICH FESTGELEGTE STRECKEN, BELEUCHTUNG VON LFZ, KOMMUNIKATIONSVERFAHREN UND VERFAHREN BEI AUßERGEWÖHNLICHEN WETTERBEDINGUNGEN, BEI DENEN DAS SCHLEPPEN VON LFZ ERLAUBT ODER NICHT ERLAUBT IST.....	76
32.	VERFAHREN FÜR DIE ÜBERGABE VON TÄTIGKEITEN UND ÜBERMITTLUNG BETRIEBLICHER INFORMATIONEN.....	76

0.2.6. Anmerkung zu Änderungen

Änderungen gegenüber der vorher gültigen Version werden mit blauer Schrift gekennzeichnet und darüber hinaus unter Punkt 0.2.2 vermerkt.

0.2.7. Vorübergehende Änderungen

Vorübergehende Änderungen werden in Form von Aktennotizen oder Safety Infos ausgegeben. Die Änderungen werden ehest möglich dem Safety Manager und EASA Compliance Manager bekannt gegeben. Sie werden nicht ins Handbuch aufgenommen.

0.2.8. Beschreibung des Verteilersystems sowie Verteilerliste für das Aerodrome Manual, seine Ergänzungen und Änderungen

Das Aerodrome Manual mit allen mitgeltenden Dokumenten liegt in Papierform in der Airside Operations auf. Weiters ist es für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter am SharePoint unter Safety Management System ersichtlich. Nur die in diesen Bereichen abgelegten und verknüpften Dokumente sind gültig und verbindlich. Die Aktualisierungen werden der Aufsichtsbehörde entsprechend deren Vorgaben übermittelt.

Aktualisierungen und Änderungen des Aerodrome Manuals in Papierform und in elektronischer Form werden vom ECM durchgeführt. Das Aerodrome Manual wird Anfang des Jahres bei Bedarf aktualisiert und das geänderte Exemplar hochgeladen bzw. die geänderten Seiten in der Papierversion ausgetauscht. Ebenfalls werden die von der Änderung betroffenen externen Nutzer mittels E-Mail vom ECM über die Änderungen informiert.

Neben dem Aerodrome Manual und den dazugehörigen Dokumenten sind keine weiteren Dokumente für den sicheren Betrieb gemäß EU-Verordnung 139/2014 notwendig.

1. Allgemeine Informationen

1.1. Zweck und Geltungsbereich des Aerodrome Manuals (AM)

Die Zertifizierung von Zivilflughäfen dient dazu, europaweit einheitliche Standards bei der Gestaltung von Zivilflugplätzen umzusetzen. Gleichzeitig soll die betriebliche Sicherheit der Zivilluftfahrt z.B. durch ein detailliertes SMS gestärkt werden, um Unfälle noch effektiver vermeiden zu können und Sicherheitsmängel zu reduzieren bzw. gänzlich zu eliminieren. Dazu soll das AM den systematischen Ansatz der betrieblichen Organisation und effiziente Managementstrukturen transparent abbilden. Die FLG weist dadurch nach, wie sie der Verantwortung zur Herstellung des geforderten Sicherheitsniveaus nachkommt. Schließlich soll dadurch der OZB ein jederzeit aktueller und umfassender Überblick über den Flughafen Linz verschafft werden, um die Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen dauerhaft überwachen und sicherstellen zu können. Das AM ist ein Schlüsselinstrument zur Erreichung dieser Ziele.

Das Aerodrome Manual erfüllt dabei im Wesentlichen zwei Funktionen: Es soll dem Flughafen Linz als zentrales Steuerungsdokument und damit auch als Führungsinstrument dienen. Gleichzeitig kann der Flughafen Linz damit gegenüber den Aufsichtsbehörden jederzeit den Nachweis der Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen erbringen.

Mit der Verpflichtung zur Erstellung und zur ständigen Weiterentwicklung eines Aerodrome Manuals soll erreicht werden, dass der Flughafen Linz konkret darstellt, wie er die betriebliche Sicherheit herstellt. Es enthält dazu alle Anweisungen, Informationen und Leitlinien, die notwendig sind, um dem Flugplatzmanagement und den Mitarbeitern die Einhaltung der gesetzlichen und der eigenen Anforderungen zu ermöglichen. Die im Aerodrome Manual enthaltenen Informationen können überdies belegen, dass der Flughafen Linz alle rechtlichen Anforderungen, die an die Errichtung und an seinen Betrieb zu stellen sind, entspricht.

Insoweit wird nachgewiesen, dass es keine offenkundigen Defizite gibt, die die Sicherheit des Betriebes gefährden könnten. Diese Funktion kann nur durch die stetige Aktualisierung und Weiterentwicklung des Aerodrome Manuals erreicht werden und somit wird es als lebendes Dokument behandelt.

Das Aerodrome Manual hat für alle Mitarbeiter und Nutzer des Flughafen Linz Gültigkeit.

1.2. Rechtliche Anforderungen für ein Flugplatzzeugnis und das Flugplatzhandbuch gem. den EASA-Vorschriften

Neben den supranationalen Vorschriften VO (EU) 2018/1139, VO (EG) 1108/2009 und der VO (EC) 139/2014 gelten folgende nationalen Bestimmungen

LFG	Luftfahrtgesetz
LVR	Luftverkehrsregeln
ZFBO	Zivilflugplatz-Betriebsordnung
ZNV	Zivilluftfahrt-Vorfall- und Notfall-Maßnahmen-Verordnung
ZLZV	Zivilluftfahrzeuglärmzulässigkeitsverordnung
BMLVS GZ 54.607-RA/ 61	Sicherheitszonen-Verordnung Hörsching
Österreichische Standards im Sinne des ICAO AIZ	

1.3. Bedingungen für die Flugplatznutzung durch dessen Benutzer

Mitgeltendes Dokument:

- Zivilflugplatz Benützungsbedingungen

1.4. Verpflichtungen des Flugplatzbetreibers, Rechte der zuständigen Behörde, sowie Hinweis für Mitarbeiter, wie Audits/Inspektionen durch die zuständige Behörde zu ermöglichen sind

Die Aufsichtstätigkeit der OZB ist aufgrund der EU-Verordnung 139/2014 und der folgenden Teilabschnitte:

- Teilabschnitt A (Allgemeine Anforderungen ADR.AR.A)
- Teilabschnitt B (Managementsystem ADR.AR.B)
- Teilabschnitt C (Aufsicht, Zulassung und Durchsetzung ADR.AR.C)

geregelt.

Nach erstmaliger Erteilung des Zertifikates unterliegt der Flughafen Linz, dessen Aerodrome Manual. Dieses dient als Zulassungsgrundlage, gemäß den Bedingungen und Auflagen des Zertifikates sowie den Betriebsvorschriften aus nationalen Genehmigungsverfahren und unterliegt der ständigen Aufsicht durch die OZB. Diese Aufsicht wird durch Dokumentenkontrolle sowie durch geplante „Audits“ und nicht geplante „Inspektionen“ (Vor – Ort Kontrollen) durchgeführt.

Bei Audits bzw. Inspektionen durch die OZB werden seitens des Flughafen Linz, falls erforderlich, Personal und Räumlichkeiten zur Verfügung gestellt.

Es wird gewährleistet, dass die OZB Einblick nehmen kann in alle Einrichtungen, Dokumente, Aufzeichnungen, Daten, Verfahren und etwaige andere Materialien, welche mit der Zertifizierung in Zusammenhang stehen, unabhängig davon, ob sie von der Flughafen Linz GesmbH zur Verfügung gestellt werden können oder von einem dritten Unternehmen.

Mitgeltendes Dokument

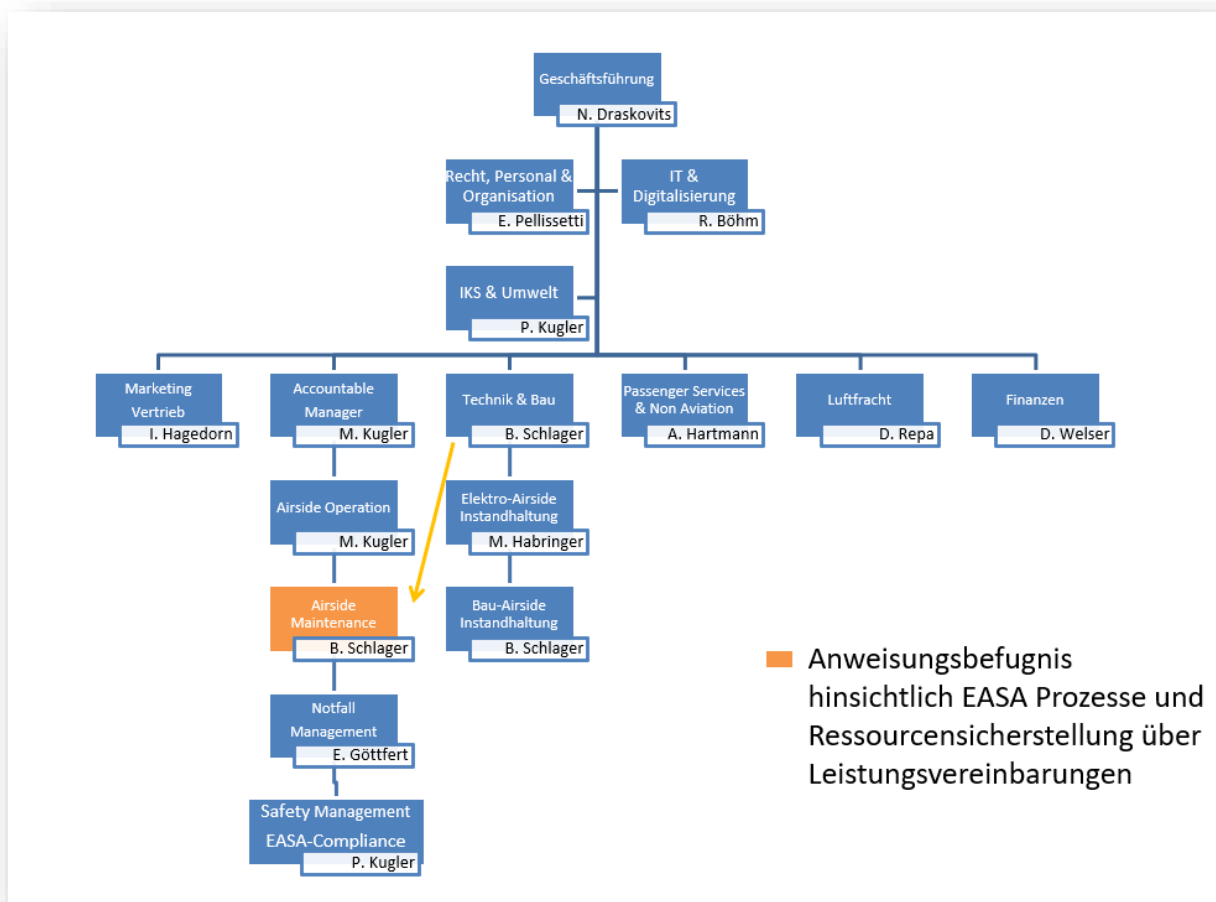
- Plan EASA Zuständigkeit
- FL 804034 VA Behebung von Feststellungen

B. Flugplatzmanagementsystem, Qualifizierungs- und Schulungsanforderungen

2. Beschreibung des Managementsystems

2.1. Flugplatzorganisation & Zuständigkeiten

Die Organisationsstruktur zu den EASA Vorgaben ist am Flughafen Linz wie im Diagramm unten ersichtlich dargestellt. Dabei ist die Verantwortlichkeit der Airside Maintenance in einer anderen Abteilung angesiedelt. Die endgültige Verantwortung für diesen Bereich liegt stets beim AM und es wird mittels Leistungsvereinbarung, sowie entsprechender Anweisungsbefugnis sichergestellt, dass entsprechend den EASA-Vorgaben gehandelt wird.



Mitgeltendes Dokument:

- EASA Management Manual

2.1.1.1. Accountable Manager

gem. AMC1.ADR.OR.D.015 (a)

Stelleninhaber

- Markus Kugler

Befugnisse und Verantwortlichkeiten:

- Weisungsbefugt gegenüber allen nachfolgend angeführten Stellen
- Sicherstellung, dass die nötigen Mittel verfügbar sind, um den Flugplatz gem. diesem Aerodrome Manual betreiben zu können. Dafür sind entsprechende Befugnisse innerhalb der Organisation festgelegt, dass alle dafür erforderlichen Tätigkeiten entsprechend den gegebenen Standards finanziert und durchgeführt werden können.

Aktivitäten im Kompetenzbereich, wie insbesondere:

- Schulungsinstruktion / -nachweis
Stelleninhaber: Günther Schweiger
- Rettungs- und Brandbekämpfungsdienste
Stelleninhaber: Erwin Göttfert
- Luftfahrzeug-Bergeorganisation
Stelleninhaber: Erwin Göttfert
- Flugplatzplanung
Stelleninhaber: Markus Kugler

2.1.1.2. Airside Maintenance Manager

gem. AMC1.ADR.OR.D.015

Stelleninhaber

- Benedikt Schlager

Befugnisse und Verantwortlichkeiten:

- Als Leiter der Abteilung Technik obliegt dem Stelleninhaber die Verantwortung für die Durchführung der erforderlichen Instandhaltungstätigkeiten gem. diesem Aerodrome Manual.
- Zum Zweck der abteilungsübergreifenden Regelung der Kompetenzen sind diese mittels Anweisungsbefugnis und Leistungsvereinbarung geregelt.

Aktivitäten im Kompetenzbereich, wie insbesondere:

- Optische und elektrische Verkehrsleittechnik
Stelleninhaber: Maximilian Habringer

2.1.1.3. Airside Operations Manager

gem. AMC1.ADR.OR.D.015 (b)

Stelleninhaber:

- Markus Kugler

Befugnisse und Verantwortlichkeiten:

- Diese Stelle wird aufgrund der überschaubaren Größe der Organisation des Flughafen Linz vom Stelleninhaber des AM in Personalunion wahrgenommen.
- Dem Stelleninhaber kommt die Verantwortung über die alltäglichen Aufgaben des Flugbetriebes zu.
- Vorfeldkontrolldienste
- Winterdienst

Aktivitäten im Kompetenzbereich, wie insbesondere:

- Vorfeldkontrolldienste
Stelleninhaber: [Michael Pöllhuber](#)
- Winterdienst
Stelleninhaber: Markus Kugler

2.1.1.4. Safety Manager

gem. AMC1.ADR.OR.D.015(c)

Stelleninhaber:

- Petra Kugler

Befugnisse und Verantwortlichkeiten:

- Zentrale Anlaufnahmen im Unternehmen, die für die Entwicklung, Verwaltung und Aufrechterhaltung eines effektiven Safety Management System verantwortlich ist.

Aktivitäten im Kompetenzbereich, wie insbesondere:

- Safety Committees
Stelleninhaber: Petra Kugler
- Safety Dokumente (Handbuch, ZFBB,...)
Stelleninhaber: Petra Kugler
- Verwaltung von Luftfahrttechnischen Vermessungsdaten
Stelleninhaber: Petra Kugler
- Tierwelt Gefahrenmanagement
Stelleninhaber: Petra Kugler

2.1.1.5. Compliance Monitoring

gem. AMC1.ADR.OR.D.005(b)(11)

Stelleninhaber:

- Petra Kugler

Befugnisse und Verantwortlichkeiten:

- Diese Stelle wird aufgrund der Größe der Organisation des Flughafen Linz vom Stelleninhaber SM in Personalunion wahrgenommen.
- Prozess zur Überwachung der Einhaltung entsprechender Anforderungen gemäß diesem Aerodrome Manual.
- Betreiben eines Feedback-Systems, um dem AM die Einleitung der effektiven Abhilfemaßnahmen zu ermöglichen.

Es besteht am Flughafen Linz gem. ISO90001 ein Prozess für die Prüfung und Freigabe von Dokumenten, welcher in gleicher Weise für die relevanten Dokumente dieses Aerodrome Manuals Anwendung findet.

Die Erstellung der einzelnen Dokumente erfolgt durch den jeweilig genannten Prozessinhaber, die Kontrolle durch den CM im Anschluss an den SM. Die Freigabe der Dokumente erfolgt durch den AM.

2.2. Beschreibung des Safety Management System

Das Safety Management System am Flughafen Linz basiert im Wesentlichen auf:

- Überwachung der im Aerodrome Manual festgelegten SMS-Grundsätze und Aufgaben
- Überwachen der geforderten Korrekturmaßnahmen
- Überwachen der Umsetzung von Sicherheitsempfehlungen aus internen oder externen Untersuchungsberichten
- Ansprechpartner Airlines/Behörden im Nachgang zu Ereignissen
- Aufarbeitung von safety-relevanten Vorkommnissen
- Durchführen von internen Safety Audits
- Regelmäßige Information des AM
- Unterhalt und Weiterentwickeln des SMS
- Überprüfung von Prozessen und Verfahren des Aerodrome Manual in sicherheitsrelevanter Form
- Leitung von sämtlichen erforderlichen Safety Committees
- Beraten von internen und externen Stellen in Safety Fragen
- Regelmäßige Information aller Bediensteten über sicherheitsrelevante Prozesse
- Einbeziehung in die Erstellung und Überarbeitung der Notfallpläne und –verfahren

Der Flughafen Linz verfügt darüber hinaus über die Standards des Qualitätsmanagements ISO 9001:2008, des Umweltmanagement Systems ISO 14001:2009 und des Sicherheitsmanagementsystems BS OHSAS 18001:2007, welche über ein Software-Programm verwaltet werden. Das parallel gehaltene SMS soll ergänzend zu diesem Prozess- und Dokumentenverwaltungssystem stehen, mit dem Ziel, dass Daten nicht in beiden Systemen verwaltet werden müssen.

Die Details zum Kapitel 2.2 sind dem Safety Management Manual zu entnehmen.

Mitgeltende Dokumente:

- Safety Management Manual

2.2.1. Geltungsbereich des Sicherheitsmanagements

Der Umfang des SMS ist auf die Gebiete Flugplatzeinrichtungen und -ausstattungen sowie Flugplatzservice und operationelle Prozeduren beschränkt. Unter Flugplatzeinrichtung und -ausstattung versteht man die Anlagen, die innerhalb oder außerhalb des Flugplatzgeländes installiert und betrieben werden, um das Landen, Starten und Bewegen von Luftfahrzeugen auf den Flächen des Flugplatzes zu ermöglichen.“

Grundsätzlich nicht von diesem Aerodrome Manual erfasst werden folgende Bereiche, da diese bereits durch andere Regularien geregelt werden:

- Security
- Flugsicherungsanlagen
- Flugführung (ATS)
- Luftfahrtinformationssystem (AIS)
- Luftfahrtmeteorologie (MET)
- Qualitätsmanagement
- Umweltmanagement
- Luftfahrzeuge betreffende operationelle Belange
- Arbeitnehmerschutz, soweit diese nicht direkt mit Einrichtungen, Ausstattungen oder Verfahren in Zusammenhang stehen, welche das Landen, Starten und Bewegen auf den Flächen des Flugplatzes ermöglichen
- Generelle bzw. allgemeine Gefahren und Risiken, die nicht im Regulierungsrahmen der Luftfahrt- und Flugplatzindustrie erfasst sind

Nicht ausgeschlossen ist jedoch, dass einzelne Bereiche dabei das AM tangieren bzw. Überschneidungsbereiche existieren.

2.2.2. Sicherheitsrichtlinien und Ziele

Es ist das erklärte Ziel des Flugplatzhalters, durch qualitativ hochwertige, konsistente und nachhaltige Standards und Richtlinien, Gefahren zu vermeiden sowie den Schutz der gesundheitlichen Unversehrtheit von Personen vorrangig sicherzustellen.

Die Umsetzung geeigneter Maßnahmen und Kontrollmechanismen zur Erreichung eines qualitativ hochwertigen Sicherheitsstandards ist von höchster Priorität für einen ordnungsgemäßen Flugplatzbetrieb.

Der Flugplatzhalter ist sich der dazu notwendigen Aufwendungen bewusst und stellt erforderliche Ressourcen bereit, welche ein effektives Sicherheitsmanagementsystem ermöglichen. Ein solches System soll Kosten aus Zwischenfällen und Unfällen reduzieren.

Das Sicherheitsmanagementsystem und die daraus resultierenden Sicherheitsstandards sind für alle am Flugplatz tätigen Personen und Unternehmen verbindlich.

2.2.2.1. Zielsetzung

- Gewährleistung und Aufrechterhaltung eines ordnungsgemäßen und sicheren Flugplatzbetriebes auf der Grundlage nationaler und internationaler Richtlinien.
- Vermeidung von Unfällen und Zwischenfällen durch entsprechende Standards, Verhaltensregeln und Ausbildung.
- Vermeidung bzw. Entschärfung potenzieller Gefahrensituationen.
- Schaffung und Implementierung eines „Sicherheitsbewusstseins (Safety Awareness)“ bei allen auf dem Flugplatz tätigen Unternehmen und Personen.

2.2.2.2. Just Culture

Alle am Flughafen tätigen Personen sollen aktiv zu effektiven Sicherheitsmeldungen ermutigt werden. Somit muss den Meldenden ein gerechter Schutz geboten werden. Dies erfolgt einerseits durch die Möglichkeit von anonymen Meldungen und andererseits durch die Weiterbehandlung von Vorfällen ohne namentliche Nennung des Verursachers.

Selbstverständlich darf dadurch die Kriminalisierung von Fehlern, welche rechtlich, ethisch und moralisch in das Hoheitsrecht von Österreich fallen, nicht völlig ausgeschlossen werden. Die Absicht, Gefährdungsmeldungen zu schützen, darf jedoch nicht die Legitimität einer gerichtlichen Untersuchung infrage stellen oder eine unzulässige Straffreiheit verlangen. In der Regel haben rechtliche Argumente Vorrang vor etwaigen technischen oder sicherheitsbezogenen Argumenten.

2.2.3. Sicherheitsverantwortlichkeiten der Sicherheitsmitarbeiter mit Führungsverantwortung

Ein effizientes Safety Management System erfordert die Einbeziehung aller Hierarchieebenen eines Unternehmens. Für den Erfolg des SMS ist es maßgeblich, dass von den Mitarbeitern eine aktive Führungsrolle der Unternehmensleitung wahrgenommen wird.

2.2.3.1. Geschäftsführung

Entscheidend für den Erfolg des SMS sind die Bereitschaft der Unternehmensleitung, Sicherheitsbedenken und sicherheitsrelevante Entwicklungen, die durch das SMS identifiziert wurden, offen zu diskutieren.

Aufgaben:

- Sicherheitsrelevante Themen auf die Tagesordnung von Besprechungen setzen
- Bereitstellung von nötigen Ressourcen für Maßnahmen zur Erhöhung der flugplatzbetrieblichen Sicherheit
- Reaktion auf berichtete Sicherheitsprobleme
- Veröffentlichung von Sicherheitsthemen in Unternehmenspublikationen

2.2.3.2. Accountable Manager

- Sicherheitsrelevante Themen auf die Tagesordnung von Besprechungen setzen
- Aktive Teilnahme an Sicherheitsaktivitäten
- Reaktion auf berichtete Sicherheitsprobleme
- Initiierung bzw. Teilnahme an Safety Board Sitzungen

2.2.3.3. Vorgesetzte

Vorgesetzte egal welcher Unternehmen sind für die Sicherheit in ihrem Zuständigkeitsbereich verantwortlich.

Aufgaben im Zuständigkeitsbereich:

- Sicherheitsgrundsätze und Sicherheitsbewusstsein an Mitarbeiter vermitteln
- Die Grundsätze des Safety Management Systems kennen
- Gefahren erkennen
- Mitarbeit in Safety Committees und Arbeitsgruppen
- Mitarbeiter zum Berichten von sicherheitsrelevanten Vorkommnissen bzw. Sicherheitsbedenken motivieren
- Sicherheitsrelevante Vorkommnisse untersuchen und an das SMS melden
- Sicherheitsrelevante Veränderungen an das SMS melden
- Sicherheitsregeln und Verfahren ausarbeiten
- Vom SMS erlassene Sicherheitsempfehlungen beachten und ggf. umsetzen
- Den Sicherheitsstandard fortlaufend beachten und Korrekturmaßnahmen einleiten
- Sicherheitsrelevante Erkenntnisse an Mitarbeiter weitergeben
- Mitwirkung bei Audits
- Unterstützung des SMS in Fachfragen

2.2.3.4. Safety Manager

- Führung des Safety Management Systems gemäß den einschlägigen nationalen und internationalen Vorgaben
- Einrichtung und Leitung der Safety Committees
- Dokumentation der Prozesse und Zuordnung von Verantwortlichkeiten
- Gefahrenidentifikation und Risikomanagement
- Untersuchung von sicherheitsrelevanten Vorkommnissen
- Dokumentation von sicherheitsrelevanten Vorkommnissen
- Festlegung von Sicherheitsvorgaben
- Durchführung von Safety Audits auf dem gesamten Flugplatz
- Fortlaufende Überwachung der Wirksamkeit des SMS
- Anpassung der Verfahren bei Änderungen
- Sicherheitsunterweisungen aller in den Airside-Prozessen beschäftigten Mitarbeitern
- Überwachung der Umsetzung von Vorgaben des BMK
- Information der Geschäftsführung über die Sicherheit am Flugplatz
- Unterrichtung des AMs zum Sicherheitsstatus im Rahmen des Safety Review Boards

2.2.3.5. Weitere SMS-relevante Funktionsträger

Nachgenannte Funktionsträger nehmen eine unterstützende und beratende Funktion im SMS ein. Sie werden anlassbezogen zur Untersuchung von Schadensereignissen und zur Teilnahme an Safety Committees eingeladen.

- Arbeitnehmervertretung
- Rechtsabteilung
- Arbeitsschutz
- Qualitätsmanagement
- Umweltmanagement

2.2.3.6. Zuteilung von Verantwortlichkeiten

Der SM kann Verantwortlichkeiten für folgende Bereiche zuteilen:

- Prozessidentifikation
- Gefahrenidentifikation
- Umsetzung von Empfehlungen und Anweisungen
- Unterstützung des SMs in Fachfragen

Die Zuteilung von Verantwortlichkeiten erfolgt im Sinne eines sicheren und reibungslosen Flugplatzbetriebes.

2.2.3.7. Verpflichtung zur Mitarbeit

Das Safety Management System kann nur erfolgreich eingesetzt werden, wenn alle Mitarbeiter und beteiligten Unternehmen einschließlich der Unternehmensführung die Aktivitäten zur Einrichtung und zum Betrieb eines SMS mittragen und unterstützen.

Für den Erfolg des SMS ist daher die Mitarbeit bei

- Safety Committees
- Prozessdokumentationen
- Gefahrenidentifikationen
- Bearbeitung von Empfehlungen und Anweisungen
- Unfalluntersuchungen
- Auditierungen durch das Safety Management System
- Verfahrens Anpassungen
- Mitarbeiterschulungen

erforderlich.

2.2.4. Dokumentationslenkverfahren

Die Vernetzung der Dokumentation aus Prozesswesen, Berichtswesen, Auditierung und der Gefahren- und Risikobewertung ist von großer Bedeutung.

Dadurch wird für die vier Bestandteile des SMS folgendes sichergestellt:

- Die für jeden Prozess durchgeführte Gefahrenidentifizierung und Risikobewertung, die daraus resultierenden Folgerungen und Abwehrmaßnahmen und die assoziierten Auditierungen sind zusammengefasst.
- Die durchlaufenden Auditierungen, ihre Ergebnisse und Anweisungen mit den dazugehörigen Prozessen und den Abteilungen bzw. Unternehmen sind zusammengefasst.
- Zusammenfassung aller Informationen aus Sicherheitsmeldungen, nachfolgender Untersuchung, Umsetzungsmeldung und der involvierten Personen und Unternehmen
- Auswertung von Unfall- und Vorfalursachen nach Art, Ursache und Folgen

Durch eine Sammlung und klare Strukturierung der Informationen wird eine ständige Auskunft über mögliche Problembereiche oder aber die Verbesserung der Sicherheit gegeben.

Die Dokumentation sämtlicher behandelten Themen erfolgt im Safety Büro. Es kann jederzeit in Rücksprache mit dem SM darauf Einsicht genommen werden.

Des Weiteren erfolgt eine Veröffentlichung folgender Dokumente im für jeden Mitarbeiter zugänglichen Intranet unter Safety Management System.

- Safety Report
- Protokolle der Safety Committees
- Safety Info
- Safety Reminder

2.2.5. Verfahren für das Sicherheitsrisikomanagement, einschließlich Gefährdungsanalyse und Beurteilungsschemata

Die Gefahren- und Risikobeurteilung ist ein wesentlicher Bestandteil des Safety Management System und beschäftigt sich mit folgenden Punkten.

- Gefahrenidentifikation
- Risikoanalyse und Risikobewertung
- Maßnahmen zur Abwehr und Kontrolle von Gefahren und deren Bewertung

Beurteilungsmatrix – siehe Safety Management Manual

Ein weiterer wesentlicher Bestandteil des Sicherheitsrisikomanagements im Rahmen des SMS bilden die Safety Assessments.

Mitgeltende Dokumente

- FL 804018 VA Safety Assessment
- Safety Management Manual

2.2.6. Überwachung der Umsetzung und Effizienz von Sicherheits- und Risikoeindämmungsmaßnahmen

Mitigationsmaßnahmen aus Safety Assessments, Safety Untersuchungen, Safety Audits oder aufgrund von Sicherheitshinweisen werden durch das SMS überwacht. Zusätzlich wird überprüft, ob die beschlossenen Maßnahmen einen Safety Gewinn ergeben haben und ob die Maßnahmen umgesetzt wurden.

2.2.7. Überwachung des Sicherheitsniveau

Mittels interner und externer Audits werden die sicherheitsbezogenen Leistungen überwacht.

Im Rahmen der Audit werden

- die Einhaltung der rechtlichen Vorgaben und Safety Standards und der sicherheitsbezogenen Leistungen,
- Korrekturmaßnahmen zu im Berichtswesen gemeldeten Vorfällen und Sicherheitshinweisen und
- die Erreichung der Sicherheitszielstellungen

kontrollieren und bewerten.

Im Rahmen des SMS werden alle am Flughafen tätigen Unternehmen, die sicherheitsrelevante Tätigkeiten ausüben, welche in die Zuständigkeit des SMS fallen, auditiert.

2.2.8. Sicherheitsmeldungen (einschließlich Gefährdungsmeldungen), Untersuchungen

2.2.8.1. Unfallmeldung

Die Mitarbeiter der Flughafen Linz GesmbH, sowie die Mitarbeiter aller am Flughafen Linz tätigen Unternehmen müssen Unfälle im Airsidebereich an die Flugplatzbetriebsleitung melden und bis zur endgültigen Unfallaufnahme durch den ADM oder dessen Vertreter vor Ort bleiben. Die Unfallendlage muss beibehalten werden. Die Beschreibung des Unfallherganges aus der Sicht des Beteiligten (schriftlich) kann vom SMS verlangt werden.

2.2.8.2. Safety Meldung

Die Mitarbeiter der Flughafen Linz GesmbH, sowie die Mitarbeiter aller am Flughafen Linz tätigen Unternehmen können und sollen Vorschläge die der Erhöhung der Sicherheit am Vorfeld dienen können, sowie Vorfälle und Gefahrensituationen mittels einer Safety-Meldung direkt an das Safety Management System melden. Meldungen können per Email an safety@linz-airport.com, telefonisch 07221 600 1605 oder per Fax 07221 600 1199 abgegeben werden. Diese Meldungen können auch anonym erfolgen. Eingehende Meldungen werden im Sinne einer Just Culture nicht zum Nachteil für den Mitarbeiter verwendet. Sie dienen einzig der Erhöhung der flugplatzbetrieblichen Sicherheit.

Mitgeltendes Dokument:

- FL 804022 VA Meldung

2.2.8.3. Untersuchung von Unfällen und Safety-Meldungen

Nach Eingehen einer Meldung über einen Unfall, Vorfall bzw. eines Sicherheitshinweises beim SM werden diese auf Echtheit und Relevanz geprüft und entschieden, ob eine interne Untersuchung durchgeführt wird.

Sich aus der Untersuchung ergebende nötige Verfahrensänderungen und Sicherheitsanweisungen werden im Untersuchungsbericht dokumentiert und an die betroffenen Stellen und Unternehmen ausgegeben.

2.2.8.4. Umsetzung

Eventuell im Untersuchungsbericht geforderte Verfahrensänderungen bzw. Maßnahmen müssen von den betroffenen Stellen umgesetzt werden. Falls vom SM eine Umsetzungsfrist gesetzt wurde, muss dem SMS die Durchführung gemeldet werden.

Wenn die Überprüfung der Umsetzung durch das SMS negativ ausfällt, müssen erneut Maßnahmen vom SM beschlossen werden bzw. weitere Fristen gesetzt werden.

Mit einer für den SM zufriedenstellenden Umsetzung ist eine Untersuchung abgeschlossen.

2.2.9. Notfallplan

Um eine fortlaufende Verbesserung der im Notfallplan enthaltenen Systeme und Verfahren zu gewährleisten, ist der SM in dessen Erstellung miteingebunden.

Darüber hinaus tritt das Emergency Committee im Rahmen der regelmäßig stattfindenden Flugnotfallübungen und auch anlassbezogen zusammen, um an der ständigen Verbesserung der Notfallplanung aktiv mitzuwirken

2.2.10. Veränderungsmanagement (einschließlich organisatorischer Veränderungen bezüglich der Sicherheitsverantwortlichkeiten)

Besteht die Notwendigkeit zur Veränderung bzw. Anpassung eines bereits bestehenden Prozesses mit möglichen Auswirkungen auf die flugplatzbetriebliche Sicherheit, so muss dies dem Safety Management System des Flughafens Linz rechtzeitig gemeldet werden.

Die möglichen Auswirkungen dieser Veränderungen werden durch den SM in Zusammenarbeit mit den Prozessverantwortlichen und Prozessbeteiligten geprüft. Der veränderte Prozess darf erst nach der Prüfung und positiven Bewertung durch das SMS angewandt werden. Diese Bewertung umfasst auch die Einholung einer etwaigen behördlichen Genehmigung.

Die Prüfung im Rahmen eines Change Management umfasst mindestens:

- Feststellung der Abweichung von bestehenden Verfahren / Prozessen
- Feststellung von möglichen Auswirkungen und Gefahren
- Durchführung einer Gefahren- und Risikobeurteilung
- Prüfung der geltenden gesetzlichen Regelungen und Standards
- Setzen von Maßnahmen zur Gefahrenverringerung
- Wahrnehmung von Genehmigungs- bzw. Bekanntmachungspflichten

Mitgeltendes Dokument

- FL804032 VA Change Management

2.2.11. Sicherheitsförderung

Die Sicherheitsförderung erfolgt durch die Ausgabe von Safety Infos und Safety Remindern. Diese dienen zur Kommunikation von Sicherheitsinformationen. Als Förderung der Sicherheit werden in unregelmäßigen Abständen kritische Themen erfasst und an den jeweilig relevanten Personenkreis ausgegeben.

Dieses Formular dient zur Sicherheitskommunikation. Es wird kurzfristig anlassbezogen als erneute Sensibilisierung zu sicherheitsrelevanten Themen erstellt und an die entsprechenden Mitarbeiter ausgegeben.

2.2.12. Ergebnisse des Sicherheitsmanagementsystems

2.2.12.1. Safety Report

Alle für den sicheren und reibungslosen Flugplatzbetrieb relevanten Statistikinformationen werden gesammelt am Jahresende im Safety Report des Flughafens Linz dokumentiert und intern veröffentlicht.

Er gibt Auskunft über das bestehende Sicherheitsniveau am Flughafen Linz. Der Safety Report wird dem AM mindestens einmal jährlich zur Kenntnis gebracht.

Abgeschlossene Untersuchungen, Committee-Sitzungen und deren Ergebnisse, sowie die aktuellen Daten zum Tierweltgefahrenmanagement werden in diesen eingearbeitet.

Folgende Daten werden erfasst und statistisch ausgewertet:

- Unfällen auf Bewegungsflächen
- Unfällen auf Bewegungsflächen mit Luftfahrzeugbeteiligung

2.2.12.2. Berichtswesen

Unfallberichte und Safetymeldungen werden erfasst und in elektronischer Form abgelegt. Ebenso die gegebenenfalls durchgeführten Untersuchungen zu diesen Berichten bzw. Meldungen.

Durchgeführte Safety Assessments werden protokolliert und die verbindlichen Ergebnisse in das Aerodrome Manual eingearbeitet und den betroffenen Stellen zur Kenntnis gebracht. Die Dokumentation hierzu liegt im Safety Büro auf.

Die Planung, Durchführung und Protokollierung der stattgefunden Audits sowie deren Optimierungsvorschläge werden in Hardcopy im Safetybüro abgelegt.

2.2.12.3. Interne Veröffentlichung

Alle wesentlichen aus den SMS-Aufgaben resultierenden Ergebnisse, wie Safety Report, Protokolle der Committee-Sitzungen, sowie wichtige Informationen in Form von Safety Infos und Remindern können im für jedem Mitarbeiter zugänglichen Intranet unter Safety Management System abgerufen werden. Des Weiteren befindet sich dort das Aerodrome Manual mit allen mitgeltenden Dokumenten.

2.2.12.4. Vorschriften und Verfahren

Die Erkenntnisse aus dem Safety Management fließen in interne Verfahrensanweisungen ein. Kurzfristige Anweisungen und Informationen werden in Form von Aktennotizen ausgegeben und falls erforderlich in weiterer Folge in die bestehenden Vorschriften eingearbeitet.

2.3. EASA Compliance Management

Unter dem Begriff „Compliance“ ist die Einhaltung von Gesetzen und internen Regeln zu verstehen.

Die Aufgabe des EASA Compliance Monitoring (ECM) ist es, durch die Überwachung von Verfahren und Prozessen, die Einhaltung der entsprechenden Anforderungen der ADR.OPS, sonstiger einschlägiger, regulatorischer Anforderungen sowie interner Verfahren sicherzustellen, Risiken zu erkennen und zu verhindern.

Dennoch auftretende Verstöße sollen zeitnah erkannt werden, damit angemessene Reaktionen auf den Verstoß ergriffen werden können.

Das ECM betrifft ausschließlich die Anforderungen der VO (EU) 139/2014, nicht jedoch andere Compliance-Bereiche des Unternehmens, wie zB. Antikorruption oder Kartellrecht.

Zur Einhaltung der entsprechenden Anforderungen der Standards dieses Aerodrome Manuals, als Basiswerkzeug zur Umsetzung der Vorgaben der VO (EU) 139/2014, wurden nachfolgende Grundstruktur der Konformitätsüberwachung festgelegt. Diese wird vom CM fortlaufend überprüft und gegebenenfalls verbessert.

Die Konformitätsüberwachung enthält ein Feedbacksystem für Verstöße an den AM, um bei Bedarf eine effektive Durchführung der Abhilfemaßnahmen sicherzustellen.

Der Flugplatzhalter überwacht die Einhaltung der Verfahren, die er entwickelt hat, um zu gewährleisten, dass die Tätigkeiten sicher sind.

Das Compliance Management ist verantwortlich für:

- Verfolgung von Änderungen von Vorgaben und interne Bekanntmachung

- weist Stand und Art der internen Umsetzung nach und schlägt gegebenenfalls Maßnahmen zum Umgang mit Abweichungen vor.
- Einstufung identifizierter Abweichungen anhand einheitlicher Klassifizierungsklassen
- Überprüfung der Prozesse und Verfahren des Aerodrome Manuals auf die Einhaltung der Vorgaben.
- Überwachung der Schulungsstandards und –programme
- Ansprechpartner für Behörden
- Überwachung der Einhaltung der Zertifizierungsbasis des Flugplatzbetreibers
- Überwachung der Managementsystemverfahren
- Change Management: Überwachung von Veränderungen (laut Checkliste Change Management)
- Beurteilung von baulichen Änderungen im Zuge von Errichtungs- und Benützungsbewilligungsverfahren
- Kontrolle der Daten für Luftfahrtpublikationen auf deren Richtigkeit und ADQ-konforme Verlautbarung
- Überwachung der Abarbeitung der BMK-Auditmängel
- Kontrolle der ordnungsgemäßen Behebung von Auditmängeln
- Durchführung von internen Audits in Bezug auf die Einhaltung von Vorgaben.

Mitgeltendes Dokument

- FL 804031 VA EASA Compliance Monitoring

2.3.1. Aufbau der Organisation

Die Stelle wird aufgrund der Größe der Organisation des Flughafen Linz vom Stelleninhaber SM in Personalunion wahrgenommen. Die Stelle untersteht fachlich dem AM.

Die Unabhängigkeit der Konformitätsüberwachung wird sichergestellt. Der Zugang des CMs zu allen für die Konformitätsüberwachung relevanten Teilen der Flugplatzorganisation wird gewährleistet.

2.3.2. Extern vergebene Tätigkeiten

Extern vergebene Tätigkeiten sind alle im Zulassungsumfang des Flugplatzbetreibers erfassten Tätigkeiten gemäß den Zeugnisbedingungen, die von anderen Organisationen durchgeführt werden, die entweder selbst eine Zulassung für die Durchführung dieser Tätigkeiten besitzen oder, falls sie keine Zulassung besitzen, mit einer Genehmigung des Flugplatzbetreibers arbeiten.

Im Rahmen des Compliance Management wird sichergestellt, dass, wenn Tätigkeiten extern vergeben werden, diese die einschlägigen Anforderungen erfüllen.

Die beauftragten Unternehmen bestätigen schriftlich die Einhaltung der einschlägigen Vorschriften. Sollte es sich hierbei um dauerhafte Tätigkeiten handeln, werden die beauftragten Unternehmen auditiert.

Die Verantwortung bei externen Nachweisen verbleibt beim Flughafen.

2.4. Beschreibung des Qualitätsmanagementsystems für Luftfahrttechnische Daten und Maßnahmen

Der Flughafen Linz betreibt ein Qualitätsmanagementsystem, das die Entstehung, Erzeugung, Speicherung, Handhabung, Verarbeitung, Übertragung und Verteilung von Luftfahrt Daten und Luftfahrtinformationen unterstützt.

Damit Vermessungen und Auflieferungen von österreichischen Flugplatzdaten, Navigationsanlagen, Luftfahrthindernissen und digitalen Geländedaten als konform mit der ADQ – Verordnung [VO (EU) 73/2010] anerkannt werden können, sind die konkreten Vorgaben von Dienstleistern für die Generierung von Luftfahrtdaten, von Auftraggebern zur Vermessung der Luftfahrtdaten sowie von in der Auflieferungskette weiteren involvierten Stellen einzuhalten.

Aus diesem Grund wurde eine ADQ Compliance Checkliste seitens der ACG erarbeitet, welche von den betroffenen Generierungs- und Auflieferungsstellen ausgefüllt und unterzeichnet wurde. Somit hat die ACG einen geeigneten Nachweis für die Einhaltung der Qualitätsvorgaben bis hin zum Empfang der Luftfahrtdaten. Der Nachweis ist erforderlich, um die Einhaltung der ADQ – Verordnung bei den entsprechenden Luftfahrtinformationen gemäß ADQ Artikel 7 Absatz 2 in geeigneter Form vermerken zu können.

Die Qualitätsrichtlinien sind dabei so definiert, dass die Bedürfnisse der verschiedenen Benutzer bestmöglich erfüllt werden.

Involvierte Stellen:

- Dienstleister (z.B. Ziviltechniker) für die Generierung von ADQ – relevanten räumlichen Luftfahrtdaten:
- Flugplatzbezogene räumliche Luftfahrtdaten, die im Luftfahrthandbuch (AIP Austria) publiziert werden müssen und die von Flugplätzen mit veröffentlichten IFR- oder Special VFR – Verfahren stammen
- Vermessungsdaten zu Funknavigationsanlagen
- Vermessungsdaten zu Luftfahrthindernissen [gemäß ICAO Annex 15 / EASA AMC1 ADR.OR.D007(a)/(b)]
- Digitale Geländedaten Luftfahrthindernissen [gemäß ICAO Annex 15 / EASA AMC1 ADR.OR.D007(a)/(b)]
- ATS – Routen, Procedure und Airspace Design
- Stellen, die folgende ADQ – relevante nicht räumliche Luftfahrtdaten ermitteln:
 - o Sonstige flughafenbezogene Luftfahrtdaten, die im Luftfahrthandbuch (AIP Austria) publiziert werden müssen (z.B. Anschrift des Flugplatzes, genehmigter Flugverkehr, Betriebszeiten, Informationen zu Einrichtungen) und die von Flugplätzen mit veröffentlichten IFR- oder Special VFR – Verfahren stammen.
 - o Sonstige Daten zu Flugnavigationsanlagen (z.B. Frequenzen, Dienststunden)
 - o Sonstige Daten zu Luftfahrthindernissen (z.B. Hindernistyp, Befeuerung, Tageskennzeichnung)
- Auftraggeber zur Vermessung, Berechnung und/oder Festlegung von ADQ – relevanten räumlichen Luftfahrtdaten.

Alle weiteren Stellen, die in der Auflieferungskette bis hin zum Empfang der Luftfahrtdaten bei der ACG involviert sind (z.B. OZB). Dies sind insbesondere Stellen, die generierte Luftfahrtdaten bestätigen bzw. freigeben und in weiterer Folge an die nächste in der Auflieferungskette befindliche Stelle (in der Regel an die ACG) weiterleiten.

Die ADQ – Compliance Checklist ist ein Nachweis für die korrekte Erfüllung der ADQ Verordnung in Österreich durch Generierer von ADQ – relevanten Vermessungsdaten und sonstigen Daten, Auftraggeber zur Vermessung von ADQ – relevanten Daten und sonstige in der Auflieferungskette betroffenen Stellen.

Der Flugplatzhalter betreibt ein Qualitätssicherungsprogramm, das Verfahren enthält, mit denen überprüft werden kann, dass der gesamte Betrieb in Übereinstimmung mit den

einschlägigen Anforderungen, Standards und Verfahren, einschließlich der einschlägigen Anforderungen von Teil ADR.OPS durchgeführt wird.

Das Qualitätsmanagement für die Tätigkeit zur Bereitstellung von Luftfahrt Daten und Luftfahrtinformationen am Flughafen Linz folgt den Standards der ISO 9001:2008. Der Prüfungsprozess der Einhaltung erfolgt über dieses System.

Der CM überwacht die Konformität und Angemessenheit von Verfahren, mit denen sichere und effiziente Betriebspraktiken gewährleistet werden.

Dieser führt einen Nachweis in Form von Handbüchern und Überwachungsdokumenten für das Funktionieren des Qualitätssystems.

Der Flugplatzhalter benennt folgende Vertreter der Geschäftsleitung ernennen, um die Konformität und Angemessenheit von Verfahren zu überwachen, mit denen sichere und effiziente Betriebspraktiken sichergestellt werden.

- ACM verantwortlich für die Implementierung
einmal jährliche Kontrolle der relevanten Daten
- AOM Verantwortlich für die rechtzeitige Verlautbarung und den inhaltlichen Umfang von Luftfahrt Daten
- CM Überwachung der Konformität des Auflieferungsverfahrens, sowie der Richtigkeit der Daten

Mitgeltende Dokumente:

- FL804001 VA AIP / NOTAM / SNOWTAM Prozess
- ADQ Compliance Checkliste

2.5. Verfahren für Meldungen an die zuständige Behörde

Sämtliche am Flughafen vorkommende Ereignisse mit Personen- oder Sachschaden sind dem ADM zu melden, einer Analyse, welche erforderlichen Falls des SM erfordert, zu unterziehen und ggf. Sofortmaßnahmen zur Abwehr weiterer Schadensfolgen einzuleiten. Im Rahmen der Analyse muss gemäß unten angeführten Punkten festgestellt werden, ob es sich um ein extern meldepflichtiges Ereignis handelt.

Mitgeltendes Dokument:

- FL 804022 VA Meldungen

2.5.1. Meldungen an die zentrale Meldestelle (Online – Tool - ACG)

Meldungen im Geltungsbereich der EU-Verordnung 376/2014 werden am Flughafen Linz dem ADM gemeldet, welcher die Information an den SM weiterleitet. Der ADM oder in dessen Vertretung der SM verfasst eine Meldung im ACG – Online - Tool und senden diese innerhalb von 72 Stunden an die zentrale Meldestelle. Die jeweiligen Suborganisationen melden selbständig an die zentrale Meldestelle. Eine Kopie der Meldung ergeht an das SMS.

Störungsmeldungen an die zentrale Meldestelle als „Rolle des Melders – Flugplatz / Bodenabfertiger“:

- Unfälle mit Personenschaden am Vorfeld
- Unfälle mit Beschädigungen an Fahrzeugen am Vorfeld
- angekündigte Notfälle von LFZ
- Notfälle von LFZ
- Abstürze von LFZ

- Schäden an LFZ

Meldungsadressen Flughafen Linz:

safety@linz-airport.com

bzw.

airsideops@linz-airport.com

2.5.2. Nicht an ACG meldepflichtige Unfälle / Vorfälle

Bei der Flughafen-Sicherheitsschulung, die jeder Vorfeldbenutzer absolvieren muss, wird darauf verwiesen bei Unfällen, Störungen oder Vorfällen unverzüglich den ADM zu verständigen.

Dieser nimmt die Daten auf und meldet dies innerhalb von 24 an das SMS und die zuständigen Bereiche.

Störungen und Beschädigungen werden darüber hinaus über das interne Störmeldesystem zur Behebung gesendet.

Diese Meldung bezieht sich unter anderem auf:

- Beschädigung am Terminal
- Beschädigungen am Flugplatzzaun
- Beschädigungen an Fahrzeugen
- Beschädigungen an Einrichtungen
- Störungen an Anlagen

Meldungsadressen intern:

stoerungsmeldung@linz-airport.com

bzw.

airsideops@linz-airport.com

Flughafenintern kann formfrei gemeldet werden.

Die meldepflichtigen Ereignisse gem. EU (VO) 376/2014 werden über

<http://www.austrocontrol.at/luftfahrtbehoerde/safety/meldewesen/meldungstool>

gemeldet.

Meldungen, Unfallberichte, etc. werden im Safety Büro archiviert und mind. 7 Jahre aufgehoben.

2.6. Verfahren im Zusammenhang mit dem Gebrauch von Alkohol, psychoaktiven Substanzen und Medikamenten

Am Flughafen Linz ist ein Verfahren installiert, welches unter Beteiligung der Belegschaftsvertreter ein Stufenmodell vorsieht, wie ein sicherer und gleichzeitig präventiver Umgang mit Alkohol, psychoaktiven Substanzen und Medikamenten gewährleistet wird.

Mitgeltendes Dokument:

- PS103003 Betriebsvereinbarungen Pkt. 14 Umgang mit Alkohol und Drogen am Arbeitsplatz
- AS202014 Protokoll „Alkoholisierung oder Beeinträchtigung durch Drogen am Arbeitsplatz“

2.7. Verfahren für:

2.7.1. die Einhaltung von Sicherheitsanweisungen durch die OZB/EASA

Sicherheitsanweisungen der OZB werden seitens des SMS am Flughafen Linz an alle betroffenen Stellen verteilt.

2.7.2. die Reaktion auf Sicherheitsprobleme

Bei Sicherheitsproblemen wird im Rahmen der bestehenden Prozesse sofort reagiert und Korrekturmaßnahmen in die Wege geleitet. Sicherheitsinformationen werden anhand der SMS-Prozesse abgehandelt.

2.7.3. die Behandlung von Sicherheitsempfehlungen von Sicherheitsuntersuchungen

Sicherheitsempfehlungen aus internen Safety Untersuchungen, Safety Audits, Sicherheitshinweisen und Sicherheitsmeldungen werden an alle relevanten Mitarbeiter nachweislich verteilt.

2.8. Beschreibung der Methoden und Verfahren für die Aufzeichnung von LFZ Bewegungen, einschließlich Bewegungs- und LFZ Muster Daten und Fluggastzahlen

Am Flughafen Linz steht für die Aufzeichnung der Luftfahrzeugbewegungen samt dem nachfolgend gelisteten Datum ein computerunterstütztes Verwaltungs- und Abrechnungsprogramm zur Verfügung.

- Anzahl der Bewegungen für jeden Luftfahrzeugmuster, der den Flugplatz benutzen
- Art der einzelnen Luftfahrzeugbewegungen (gewerblicher Luftverkehr, Frachtverkehr, etc.)
- Datum jeder Bewegung
- Anzahl der Fluggäste

Die Aufzeichnungen werden in elektronischer Form geführt und bleiben während der gesamten Aufbewahrungsfrist lesbar. Das verwendete Computersystem ist das Sky Port der Fa. ISO.

Alle Computereinrichtungen sind Firewall geschützt und verfügen über ein Backup-System, welches die Daten täglich während der Nachtstunden sichert. Das Computersystem ist gegen den Zugriff und die Änderung der Daten von nicht autorisierten Personen durch entsprechende Zugangssperren und Sicherheitssysteme geschützt.

Die Computereinrichtungen, die für die Sicherstellung des Daten-Backups verwendet werden, sind an einem anderen Ort gelagert als jene, welche die Arbeitsdaten enthalten. Dies ist durch bauliche Trennung gewährleistet, da sich die Server in unabhängigen Gebäudeteilen / Brandabschnitten befinden.

Gemäß den internen Standards der IKT werden diese Daten für einen Zeitraum von mind. 5 Jahren aufbewahrt.

Aufzeichnungen in Papierform werden in den Büroräumlichkeiten der einzelnen Stellen bzw. im Archiv im Keller des Abfertigungsgebäudes ebenfalls mind. 5 Jahre aufbewahrt.

Die hier beschriebene Aufbewahrungsmethodik gilt analog für alle das Aerodrome Manual betreffenden Aufzeichnungen.

Abweichungen zur 5-jährigen Aufbewahrungsfrist gibt es für nachfolgende Bereiche.

- Zertifizierungsbasis, AMC, aktuelles Zertifikat während der Gültigkeit des Zertifikats
- Vereinbarungen mit Dritten, solange sie in Kraft sind
- Handbücher für Flugplatzausrüstungen oder auf dem Flugplatz verwendete Systeme so lange, wie sie auf dem Flugplatz verwendet werden
- Safety Assessments für die Dauer des Bestehens des Systems, Verfahrens bzw. der Tätigkeit.
- Aufzeichnung über Schulung und Qualifikationen von Personal und medizinische Unterlagen, sowie die Befähigungsüberprüfung von Personal für mind. 4 Jahre nach dessen Ausscheiden oder bis dessen Tätigkeitsbereich von der zuständigen Behörde überprüft wurde
- Aktuelle Version des Gefahrenregisters

3. Erforderliche Qualifikationen des Flugplatzpersonals

Siehe GM1 ADR.OR.D.015(d)

Der Flugplatzbetreiber hat für die zu erfüllenden Aufgaben qualifiziertes, d.h. für den jeweiligen Zweck geeignetes Personal zu bestimmen. In Übereinstimmung mit den einschlägigen Anforderungen sind die erforderlichen Qualifikationen festzulegen.

Am Flughafen Linz regeln Schulungsprogramme die Anforderungen an das Personal.

3.1. Das Schulungsprogramm

Die Schulungsprogramme werden von den einzelnen Bereichen/Abteilungen festgelegt und sind beifolgenden Mitarbeitern anzuwenden.

- Mitarbeiter, die mit dem Betrieb, der Instandhaltung und dem Management des Flugplatzes befasst sind
- Mitarbeiter, die unbegleitet auf der Bewegungsfläche und sonstigen Betriebsflächen des Flugplatzes tätig sind
- Mitarbeiter, die mit dem Flugplatzbetreiber oder sonstigen Organisationen verbunden sind oder Dienstleistungen auf dem Flugplatz erbringen, unabhängig von ihrer Ebene innerhalb der Organisation

Die einzelnen Schulungsprogramme haben zumindest folgende Punkte zu enthalten:

- erforderliche Qualifikationen und Voraussetzungen
- Angaben zu Schulungsinhalten (Theorie und Praxis)
- Häufigkeit der Schulungen und Befähigungsüberprüfungen
- Zeitintervall der wiederkehrenden Schulung
- Angaben zum Ausbilder und Prüfer
- zu erreichender Schulungsstandard und Vorgehensweise bei Nichterreichen dessen
- Aufbewahrungsfristen
- Verantwortlichkeiten

3.1.1. Verantwortlichkeiten, Häufigkeiten, Lehrpläne, festgelegte Schulungsstandards für die Feuerwehr, Instandhaltung sowie Personen die auf den Betriebsflächen tätig sind

Diese Inhalte sind in den jeweilig spezifischen Schulungsprogrammen vermerkt.

Schulungsprogramme für nachfolgende Positionen / Bereiche sind am Flughafen Linz in Geltung:

- CM
- Operative Dienste
- Einsatzleiter
- Diensthabender Feuerwehr-Offizier
- Feuerwehrpersonal
- Vorfeldkoordination
- Safety
- Winterdienst
- Tierwelt Gefahrenmanagement
- Ramp Handling
- Arbeitssicherheit
- Elektrische Instandhaltung
- KFZ-Technik
- Infrastruktur & Technik
- Erlangen von internen Fahrausweisen
- Funk
- Follow Me-Dienst
- SM
- AMM
- Sanitätsdienst
- HFP
- Notfallschulungen
- to be continued...

3.1.2. Schulungsverfahren

3.1.2.1. Verfahren für die Schulung und Überprüfung der Auszubildenden

Diese sind in den einzelnen Schulungsprogrammen geregelt.

3.1.2.2. Verfahren, die zur Anwendung kommen, wenn Mitarbeiter die geforderten Standards nicht erreichen

Diese sind in den einzelnen Schulungsprogrammen geregelt.

3.1.3. Beschreibung der aufzubewahrenden Unterlagen und entsprechende Aufbewahrungsfristen

3.1.3.1. Personalakten

Personalakten werden in der Personalabteilung verwaltet.

Die Dokumentation umfasst folgende Punkte:

- Beginn/Ende (falls zutreffend) des Beschäftigungsverhältnisses
- Tätigkeitsbereich
- frühere Berufserfahrung
- Qualifikationen
- Ausbildung (vor Eintritt und im Betrieb erworbene Kenntnisse)
- Befähigungsüberprüfungen, einschließlich Sprachkenntnisse

3.1.3.2. Schulungsaufzeichnungen

Aufzeichnungen über die durchgeführten Schulungen werden von der Personalabteilung bzw. vom Schulungsverantwortlichen geführt.

Die Schulungsnachweise haben folgende Punkte zu enthalten:

- Name des Schulungsteilnehmers
- Datum der Schulung
- Name der Abteilung/Organisation
- Inhalte und Unterrichtsmethoden
- etwaige Bemerkungen des Ausbildners
- Leistungsbewertung des Schulungsteilnehmers, falls zutreffend
- Name der Organisation, die die Schulung durchgeführt hat
- Name und Unterschrift des Ausbildners

3.2. Programm zur Befähigungsprüfung, einschließlich Verantwortlichkeiten und Häufigkeit

Befähigungsüberprüfungen sind für die folgenden Tätigkeiten erforderlich und werden in den einzelnen Schulungsprogrammen geregelt.

- Elektrische Instandhaltung
- Mechanische Instandhaltung
- Feuerwehrdienst
- to be continued...

3.2.1. Verantwortlichkeit

Die jeweiligen Abteilungsleiter haben nachweislich dafür zu sorgen, dass alle Mitarbeiter entsprechend des zutreffenden Schulungsprogrammes ausgebildet sind.

Die Einhaltung der Schulungsprogramme wird durch das Safety- und Compliance Management geprüft und überwacht.

3.2.2. Verfahren, die zur Anwendung kommen, wenn Mitarbeiter die geforderten Standards nicht erreichen.

Bei Nichterreichen der Standards ist die Eignung des Mitarbeiters erneut durch den jeweiligen Schulungsbeauftragten zu prüfen und zu beurteilen. Falls eine nochmalige Eignung besteht und der Schulungsbeauftragte der Meinung ist, dass die grundsätzliche Eignung vorhanden ist, wird der Mitarbeiter erneut geschult und geprüft.

Sollten die Standards bei der zweiten Überprüfung nicht erreicht werden, wird nach Führung eines aufklärenden Mitarbeitergesprächs durch den Vorgesetzten ggf. von einer weiteren Überprüfung abgesehen und der Mitarbeiter darf in dem betreffenden Bereich nicht eingesetzt werden.

3.2.3. Validierungsprozess, um die Effektivität des Programms zu messen

Mitgeltendes Dokument:

- FL 804080 VA Schulung und Prüfung von Airsidepersonal

3.2.4. Beschreibung der aufzubewahrenden Unterlagen und Aufbewahrungsristen

Die Schulungsunterlagen und Nachweise werden mindestens für die Dauer des Beschäftigungsverhältnisses und danach mindestens 4 Jahre aufbewahrt.

C.Details zum Flugplatz

4. Beschreibung des Flugplatzes, einschließlich der nachstehenden Informationen

Flughafen Linz GesmbH

Flughafenstraße 1

4063 Horsching

T: +43 (0) 7221 600 – 0

F: + 43 (0) 7221 600 – 100

E-Mail: info@linz-airport.com

www.linz-airport.com

ICAO Code: LOWL

IATA Code: LNZ

Der Flughafen Linz ist als Flugplatzhalter im Besitz einer Mitbenutzungsbewilligung für die Flächen des Militärflugplatzes LOXL. Die Einrichtungen für die Luftfahrt werden zum Teil gemeinsam mit dem österreichischen Bundesheer genutzt, zum Teil – für Einrichtungen nördlich der Start- und Landebahn 08/26 ausschließlich durch den Zivilflugplatzhalter.

4.1. Plan, der die Entfernung des Flugplatzes zur nächsten Stadt, zum nächsten Ort oder zu einem sonstigen besiedelten Gebiet ausweist



4.2. detaillierte Karten und Diagramme des Flughafens

Mitgeltendes Dokument:

- Flughafenlageplan 1:5.000
- AIP LOWL AD 2.24-2-1 Flugplatzhinderniskarte ICAO Typ A
- Visuelle Hilfsmittel
- Sicherheitszonenplan
- Lageplan – FATO critical and sensitive area

Die Karten werden jährlich vom AOM überprüft und ggf. aktualisiert.

4.3. Plan, der die Standorte aller Flugplatzeinrichtungen und – ausrüstungen außerhalb der Flugplatzgrenzen ausweist

Vgl. AIP LOWL AD 2.24-6-1 Instrument Approach Chart - ICAO (NDB RWY 26)

Vgl. AIP LOWL AD 2.24-6-2 Instrument Approach Chart - ICAO (VOR RWY 08)

Vgl. AIP LOWL AD 2.24-1-1 – Flugplatzkarte - ICAO

Mitgeltendes Dokument:

- Flughafenlageplan 1:5.000

4.4. Beschreibung der physischen Flugplatzmerkmale, Höhen, optischen und nicht optischen Hilfen, sowie Angaben bezüglich der Flugplatzreferenztemperatur, Tragfähigkeit der Fahrbahndecken, Umfang des Schutzes bezüglich Rettung und Brandbekämpfung, Bodenhilfen und Haupthindernisse

Siehe Punkt 5 Verfügbare Flugberatungsdienste und Verfahren für die Verbreitung allgemeiner Informationen.

4.5. Beschreibung jeglicher Art von Ausnahmen oder Freistellungen, gleichwertigen Sicherheitsniveau und Betriebseinschränkungen

Sämtliche Abweichungen zu genehmigten Verfahren und Einrichtungen werden im Zuge des Change Managements nach folgenden Gesichtspunkten überprüft und nach Freigabe implementiert.

- Im Erstschrift wird überprüft, ob es ggf. um eine geringfügige Änderung, welche keine umfassende Sicherheitsbetrachtung benötigt, handelt. In diesem Fall ist die Beurteilung des SM ausreichend.
- Handelt es sich um geringfügige Änderungen, die nicht die Einbindung der Behörde erfordern, jedoch die Hinzuziehung eines Expertenkreises bedürfen, so werden diese im Rahmen eines Safety Assessments behandelt.
- Alle darüber hinausgehenden größeren Abweichungen werden Behörde beantragt.

Betriebseinschränkungen werden luftfahrttechnisch verlaublich.

Mitgeltende Dokumente

- FL 804001 VA AIP / NOTAM / SNOWTAM Prozess
- FL 804018 VA Safety Assessment

4.5.1. Einschränkungen der Betriebsbereitschaft (Aerodrome work safety)

Einschränkungen der Betriebsbereitschaft stellen eine temporäre Änderung des konsensgemäßen Zustandes der Infrastruktur dar. Dies ist dann der Fall, wenn unerwartete Mängel oder Beschädigungen an der Infrastruktur auftreten, oder Wartungs-, Instandhaltungs- oder Baumaßnahmen durch den Zivilflugplatzhalter geplant durchgeführt werden. Hierbei wird bedacht, dass diese Maßnahmen, welche von geringen Instandsetzungsarbeiten bis zu großen Baumaßnahmen reichen können, während der

Betriebszeiten des Zivilflughafens, somit während Flugbetrieb durchgeführt werden. Um die Risiken im Zuge dieser Arbeiten auf ein sehr geringes Niveau zu bringen, sind bereits bei der Planung und Erstellung der notwendigen Verfahren Aspekte des Flugbetriebes, des Baubetriebes und der Einflussgröße Faktor Mensch zu berücksichtigen.

Geplante Betriebseinschränkungen, welche eine Genehmigung der OZB bedürfen: Betriebseinschränkung gem. § 4 ZFBO wird zumindest benötigt für:

- [Einschränkungen oder Erweiterungen der für den Zivilflugplatz genehmigten Betriebszeiten](#)
- [Sperrung der Piste oder deren Sicherheitsstreifen](#)

Das Verfahren für die Erstellung einer Betriebseinschränkung ist in der [Verfahrensanweisung FL 804024 Betriebseinschränkungen](#) definiert.

Hinsichtlich der nachvollziehbaren Dokumentation werden intern nachfolgende Dokumente für einschränkende Maßnahmen erstellt und entsprechend archiviert. Diese beinhalten folgende Punkte:

- Eine, dem Umfang entsprechende, nachvollziehbare Beschreibung der geplanten Tätigkeit gegebenenfalls lesbare Planskizzen
- Dauer der geplanten Tätigkeiten (z. B. Datum, Beginn und Endzeit, Zeitspanne, etc.)
- Definition der Bedingungen und Auflagen
- Gegebenenfalls notwendige luftfahrtübliche Kundmachung
- Ordnungsgemäße Wiederinbetriebnahme nach Beendigung der Tätigkeit,
- Checkliste(n) für die beschriebenen internen Prozesse und die ordnungsgemäße Durchführung beginnend bei der Planung, Sperrung, Arbeiten bis hin zur Wiederinbetriebnahme.

[Mitgeltendes Dokument](#)

- [FL 804024 VA Betriebseinschränkungen](#)

4.6. Beschreibung der Betriebsarten, deren Durchführung auf dem Flugplatz zulässig ist

Der Flughafen Linz ist generell für den Betrieb von Luftfahrzeugen bis ICAO Codeletter E ausgelegt. Auf Anforderung können auch die Voraussetzungen für den Betrieb bis Codeletter F hergestellt werden.

Siehe AIP LOWL AD 2.20 Besondere lokale Verfahren (IFR und VFR) – 8. Codeletter F-Betrieb

D.Details zum Flugplatz, die dem Flugberatungsdienst gemeldet werden sollen

Die nachfolgenden Daten sind größtenteils in der AIP veröffentlicht und unter <http://eaip.austrocontrol.at> abrufbar.

5. Verfügbare Flugberatungsdienste und Verfahren für die Verbreitung allgemeiner Informationen

5.1. Name des Flugplatzes

LOWL – Flughafen Linz

5.2. Standort

Vgl. AIP LOWL AD 2.2 Lage und Verwaltung des Flugplatzes

5.3. geografische Koordinaten des Flugplatz-Referenzpunktes

Vgl. AIP LOWL AD 2.2 Lage und Verwaltung des Flugplatzes

5.4. Höhe Geoundulation

Vgl. AIP LOWL AD 2.2 Lage und Verwaltung des Flugplatzes

5.5. Höhe der Schwellen

Vgl. AIP LOWL AD 2.12 Äußere Pistenmerkmale

5.6. Referenz Temperatur

Vgl. AIP LOWL AD 2.2 Lage und Verwaltung des Flugplatzes

5.7. Detail zum Aerodrome Beacon

Vgl. AIP LOWL AD 2.15 Sonstige Befeuerung, Notstromversorgung

5.8. Flugplatzbetreiber

Vgl. AIP LOWL AD 2.2 Lage und Verwaltung des Flugplatzes

Gesellschafter der Flughafen Linz GesmbH sind zu je 50 % die OÖ Verkehrsholding GMBH und die Unternehmensgruppe Stadt Linz.

Geschäftsführer ist Mag. Norbert Draskovits.

6. Flugplatzmaße und ähnliche Angaben

6.1. Start-/Landebahn – rechtweisende Peilung

Vgl. AIP LOWL AD 2.12 Äußere Pistenmerkmale

6.2. Länge, Breite und Oberflächenart

Vgl. AIP LOWL AD 2.12 Äußere Pistenmerkmale

6.2.1. Sicherheitsstreifen

Vgl. AIP LOWL AD 2.24-2-1 Flugplatzhinderniskarte ICAO Typ A

Mitgeltendes Dokument

- Flughafenlageplan 1:5.000

6.2.2. Sicherheitszonenplan

Da der Flughafen Linz ein Militärflugplatz mit ziviler Mitbenützung ist, wurde der Sicherheitszonenplan mittels Verordnung GZ 54.607-RA/61 vom BMLV am 5. Juli 1961 erstellt.

Mitgeltende Dokumente

- Sicherheitszonenplan M 1:50.000
- Sicherheitszonenverordnung

6.3. optische Hilfen

6.3.1. Anflugverfahren, Start- und Landebahn

Vgl. AIP LOWL AD 2.14 Anflug- und Pistenbefahrung

Vgl. AIP LOWL AD 2.19 Funknavigations- und Landehilfen

6.3.2. Rollwege

Vgl. AIP LOWL AD 2.15 Sonstige Befahrung, Notstromversorgung

6.3.3. Vorfeld

Vgl. AIP LOWL AD 2.24-1-1 Flugplatzkarte - ICAO

6.3.4. Notstromaggregat

Vgl. AIP LOWL AD 2.15 Sonstige Befahrung, Notstromversorgung

6.4. Lage und Funkfrequenz aller Drehfunkfeuer

Vgl. AIP LOWL AD 2.19 Funknavigations- und Landehilfen

6.5. Lage und Benennung der Standard Piste

Vgl. AIP LOWL AD 2.12 Äußere Pistenmerkmale

6.6. geografische Koordinaten jeder Schwelle, Abstellpositionen

Vgl. AIP LOWL AD 2.24-1-1 Flugplatzkarte - ICAO

6.7. geografische Koordinaten und Höhe der wesentlichen Hindernisse in Anflug- und Abflugbereich

Vgl. AIP LOWL AD 2.24-2-1 Flugplatzhinderniskarte ICAO Typ A

6.8. Oberflächentyp der Bewegungsflächen (ACN-PCN)

Vgl. AIP LOWL AD 2.8 Abstellflächen, Rollwege und Höhenmesskontrollposition(en)

Vgl. AIP LOWL AD 2.12 Äußere Pistenmerkmale

6.9. Lage und Höhe der Höhenmesskontrollpunkte

Vgl. AIP LOWL AD 2.8 Abstellflächen, Rollwege und Höhenmesskontrollposition(en)

6.10. ausgewiesene Strecken

vgl. AIP LOWL AD 2.13 Verfügbare Strecken

6.11. Kontaktdaten (Telefon-, Telex-, Faxnummern und E-Mail-Adresse) des Airport Operations Manager für das Abschleppen fluguntüchtiger LFZ

ADM

T: +43 (0) 7221 600 1160

F: +43 (0) 7221 600 1199

E-Mail: airsideops@linz-airport.com

Funk: Frequenz 121,9 MHz

6.12. Rettung und Brandbekämpfung; Typen und Mengen auf dem Flugplatz verfügbarer Löschmittel

Mitgeltendes Dokument

- Betriebshandbuch Feuerwehr

6.13. Ausnahmen und Freistellungen von den einschlägigen Anforderungen

SC, ELOS, DAAD und Einschränkungen sind der CB zu entnehmen.

E.Details zu den Betriebsverfahren des Flugplatzes, seiner Ausrüstung und der Sicherheitsmaßnahmen

7. Flugplatz Meldesystem

Die zeitgerechte Verbreitung von Informationen, welche den Flugbetrieb betreffen, ist von größter Wichtigkeit für die Sicherheit aller Luftfahrtteilnehmer. Basierend auf internationalen Standards wurden dazu die Prozesse AIP- und NOTAM-Verlautbarung implementiert.

7.1. Verfahren für Änderungen der AIP und Aufgabe von NOTAMs, sowie die Aufbewahrung und ggf. Weiterleitung an die OZB

7.1.1. NOTAM-Ausgabe

NOTAMs enthalten Anordnungen und Informationen über temporäre Änderungen, die für einen geordneten, sicheren und flüssigen Flugverkehr wichtig sind.

Durch deren Verlautbarung wird die rechtzeitige Verbreitung von zeitkritischen und flugoperationell relevanten Daten an alle Luftfahrtteilnehmer sichergestellt. Ein Prozess, wie die NOTAM-Publikationen und die Überprüfung deren Gültigkeit innerhalb der FLG ablaufen, wurde festgelegt.

Die autorisierten Personen für die Erstellung von NOTAM-Publikationen innerhalb der FLG sind der AOM, dessen Stellvertreter, sowie der SM.

Exemplarisch einige Themen, welche die Verlautbarung erfordern:

- Herabstufung der FW-Kategorie
- Bau- und Instandhaltungsarbeiten
- Ausfall einer oder aller optischer Hilfen
- Ausfall der normalen Stromversorgung oder der Notstromversorgung

Mitgeltende Dokumente

- FL 804001 VA AIP / NOTAM / SNOWTAM Prozess
- FL 804024 VA Betriebseinschränkungen
- [Austro Control GmbH Data Provision Agreement](#)

Die Dokumentation erfolgt im Airside Operations Büro und wird zumindest für 1 Jahr archiviert.

7.1.2. SNOWTAM-Ausgabe

Meldungen über Schnee, Eis und Matsch auf den Bewegungsflächen sowie die aktuellen Zustandsbewertungen werden der Flugplatzkontrollstelle unverzüglich mittels SNOWTAM übermittelt. Der Zeitpunkt der Herausgabe eines SNOWTAM wird durch eine negative Veränderung des Pistenzustandes über den festgelegten Grenzwert hinaus bestimmt.

Die Herausgabe von SNOWTAMs am Flughafen Linz obliegt ausschließlich dem AOM, bzw. dem ADM in dessen Vertretung.

Die SNOWTAM-Formulare werden im Airside Operations Büro für mindestens 12 Monate archiviert.

7.1.3. Änderungen der AIP

Die Verantwortung für die regelmäßige Überprüfung der Flugplatz-relevanten Teile der AIP und deren Änderungen liegen beim Flugplatzhalter. Die Aufgaben der einzelnen Stellen, sowie die Schnittstellen zu ATC als Herausgeber der AIP, werden im Prozess "Änderungen und Überprüfung der AIP" beschrieben. Die Aufsichtspflicht liegt gemäß AIP Österreich GEN 0.1.1 bei der OZB.

Mitgeltende Dokumente

- FL 804001 VA AIP / NOTAM / SNOWATM Prozess
- [Austro Control GmbH Data Provision Agreement](#)

7.2. Verfahren und Häufigkeiten von Vermessungen für Luftfahrt Daten, einschließlich der zu vermessenden Bereiche

Die elektronischen Geländedaten innerhalb der Flugplatzgrenzen werden in einem 3-Jahres-Zyklus mittels Befliegung bzw. unmittelbar nach Änderungen im Gelände ermittelt.

Der Flughafen Linz zeigt jede Änderung des Geländes entsprechend den nationalen Vorschriften an.

Die elektronischen Hindernisdaten innerhalb der Flugplatzgrenzen werden unmittelbar nach deren Errichtung ermittelt.

Der Flughafen Linz zeigt diese entsprechend den nationalen Vorschriften an.

8. Verfahren für den Zugang zu den Flugplatz Bewegungsflächen

Flugplatzbewegungsflächen sind nur jenen Personen zugänglich, welche eine dafür spezielle Unterweisung erhalten haben. Für jene Bewegungsflächen, welche unter der Aufsicht der ATC-Platzkontrolle liegen, ist eine gesonderte Funkschulung nötig.

Mitgeltendes Dokument

- FL 804080 VA Schulung und Prüfung von Airsidepersonal

8.1. Koordinierung mit den Sicherheitsbehörden (Security)

Durch das AM bleibt die auf Basis internationaler Security-Vorschriften umzusetzenden Maßnahmen unbeschadet.

Weitere Beteiligte zur Sicherstellung dieser Aufgaben sind im allgemeinen Airlines sowie deren Piloten, der ADM, der ADM, das BMI, die OZB sowie die Flughafen Security-Einheit und deren beauftragtes Unternehmen.

Die Vorschriften betreffend Security sind dem Flughafensicherheitsprogramm und dessen mitgeltenden Dokumenten, die in der Flugplatzbetriebsleitung aufliegen, zu entnehmen.

Mitgeltende Dokumente

- Flughafensicherheitsprogramm (eingeschränktes Dokument)

8.2. Verhinderung des unerlaubten Zugangs zu den Bewegungsflächen

Der allgemeine Zutritt in das nicht öffentliche Flughafenareal wird über den Flughafenausweis und definierte Zugangskontrollstellen sichergestellt, wobei nur unterwiesene und legitimierte Personen diese Areale betreten oder befahren dürfen. Die Ausweise müssen im Airsidebereich jederzeit sichtbar getragen werden.

Zur Sicherstellung dieser Auflagen bestehen unter anderem spezielle Ausbildungsvorgaben. Die FLG als Flugplatzhalter trägt für die Regelung des Zutrittes auf die Bewegungsfläche eine besondere Verantwortung und stellt sicher, dass sich auch Drittfirmen an diese Auflagen halten.

Personen, welche keine Bewegungsflächen befahren bzw. begehen

Mitgeltende Dokumente

- Flughafensicherheitsprogramm (eingeschränktes Dokument)

9. Verfahren zur Überprüfung und Meldung von Bedingungen auf den Flugplatz Bewegungsflächen

Um die dauernde und möglichst risikofreie Verfügbarkeit der Bewegungsflächen sicherstellen zu können, werden diese Flächen regelmäßig durch den ADM auf ihre Benutzbarkeit hin kontrolliert. Vor Betriebsbeginn wird die Benutzbarkeit der betreffenden Flächen der lokalen ATC über Funk gemeldet. Jede Veränderung während der Betriebszeit wird ebenfalls sofort gemeldet.

Während der Kontrollfahrten wird die Sicherheitszone auf mögliche, nicht gemeldete spontane Hindernisse überprüft. Weiters wird kontrolliert, ob keine Objekte wie zum Beispiel abgestellte LFZ oder Fahrzeuge die definierten Hindernisbegrenzungsflächen durchdringen.

Bei Bekanntwerden von Umständen, welche eine Störung der Luftfahrt verursachen können, ist vom ADM eine sofortige Einschränkung bzw. Sperre des betroffenen Bereiches zu veranlassen.

Die Kontrolle wird mind. 4 x pro Tag durchgeführt. (Frühmorgens,- Vormittags-, Nachmittags- und Abendinspektion)

Vgl dazu Pkt. 18.1

Auch wird bei diesen Kontrollen auf einen einwandfreien Betrieb der auf den Flächen verbauten Befeuerungsanlagen geachtet. Bei Auffinden von FOD werden diese vom ADM umgehend entfernt.

Mitgeltende Dokumente

- FL 804005 VA Kontrolle der Bewegungsflächen
- FL 804024 VA Betriebseinschränkungen
- FL 804029 VA Steuerung LED Vorfeldbeleuchtungsmasten

9.1. Vereinbarungen und Kommunikationsmittel mit der lokalen ATC

Die Kommunikation erfolgt mit der lokalen ATC via Funk über die Frequenz 121,900 MHz. Darüber hinaus telefonisch über die Standleitung am ADM-Arbeitspult oder telefonisch über DW 1910. Die Zusammenarbeit mit der Austro Control wird in der Betriebsvereinbarung ACG-FLG geregelt.

Mitgeltende Dokumente

- Betriebsvereinbarung ACG-FLG

9.2. Inspektions-Checkliste, Logbuch und das Führen von Aufzeichnungen

Der ADM führt seine Aufzeichnungen in Form von Tagesberichten.

Folgende Punkte sind darin erfasst:

- Datum
- Name des diensthabenden ADM
- Kontrolle der Bewegungsflächen inkl. Uhrzeit
- Wetterbedingungen
- Arbeiten auf Bewegungsflächen
- Vorfälle im Bereich des Tierweltgefahrenmanagement
- Winterdienst
- Kontrolle des Setzens von LFZ-Keilen
- Betriebszeiterweiterungen
- Sonstige Vorkommnisse

9.3. Inspektionsabstände und –zeiten, Berichtsergebnisse und Nachverfolgungsmaßnahmen

Die Bewegungsflächen werden mind. 4-mal täglich kontrolliert und es findet mindestens einmal täglich eine Zaunkontrolle statt. Die Dokumentation erfolgt im ADM-Tagesbericht.

Unbefestigte Bewegungsflächen werden nur kontrolliert, wenn die Wetterbedingungen eine Benutzung zulassen.

Werden bei den Kontrollen Punkte festgestellt, die behoben werden müssen, dann leitet der ADM die Meldung an die entsprechend zuständige Abteilung zur Behebung weiter.

Wenn der Schaden nach der Einschätzung des ADM eine unmittelbare Gefahr für den Flugbetrieb darstellt, dann wird der betreffende Bereich gesperrt und eine sofortige Reparatur veranlasst. Ist die Betriebsbereitschaft einzelner Bewegungsflächen nicht gegeben, leitet der ADM umgehend die entsprechenden Maßnahmen ein.

Zum Beispiel: Löcher in der Piste durch einen Blitzschlag, sofortige Sperre Piste und umgehende Einleitung der Reparatur. Nach erfolgter Reparatur, Kontrolle und Freigabe der Piste.

Werden Vorfälle auf den Pisten oder sonstigen Bewegungsflächen gemeldet, wird umgehend eine Kontrolle dieser Bewegungsfläche durch den ADM durchgeführt, dieser leitet falls erforderlich entsprechende Korrekturmaßnahmen ein.

Mitgeltende Dokumente:

- FL 804005 VA Kontrolle der Bewegungsflächen

10. Inspektionsverfahren für Routine- und Notfallinstandhaltung optischer und nicht optischer Hilfen nach Bedarf und der elektrischen Anlagen auf dem Flugplatz

Für die Inspektions- und Instandhaltungsverfahren von luftfahrttechnischen Licht- und Signaleinrichtungen sowie den elektrotechnischen Anlagen der luftfahrtrelevanten Einrichtungen wurden folgende Festlegungen getroffen:

- Kontrollen, deren Intervall und die zur Verfügung Stellung zugehöriger Checklisten
- Führung von Aufzeichnungen und die Folgeaktivitäten zur Beseitigung von Mängeln
- Standard-Instandhaltungsverfahren
- Benennung von Personen, welche für die Inspektions- und Instandhaltungsdurchführung dieser elektrischen Anlagen verantwortlich sind, sowie deren Telefonnummern unter welcher Sie während und außerhalb der Betriebszeiten erreichbar sind.

10.1. Inspektions – Checklisten, Logbuch und das Führen von Aufzeichnungen

10.1.1. Inspektionen und Instandhaltung von elektrischen Systemen Airside

Die Inspektion und Instandhaltung der elektrischen Systeme (Energieversorgung und Führungshilfen) wird durch die Abteilung Technik wahrgenommen. Die Verantwortung liegt dabei beim AMM. Die Anlagen sind an eine Protokollieranlage angeschlossen. Damit werden sie überwacht und der Anlagezustand wird festgehalten und ist nachweislich dokumentiert. Die Systeme werden regelmäßig überprüft und gewartet.

10.1.2. Inspektionen und Instandhaltung von visuellen Hilfen

Die Inspektion und Instandhaltung der optischen Hilfen (Markierungen & Signaleinrichtungen) wird durch die Abteilung Technik unter Verantwortung des AMM wahrgenommen. Die optischen Hilfen werden gemäß der Verfahrensanweisung „Instandhaltungsmaßnahmen von elektrischen visuellen Hilfen“ kontrolliert.

Mitgeltende Dokumente

- Handbuch der visuellen Hilfsmittel inkl. elektrischen Anlagen Airside
- Handbuch Wartung Befeuerung Anhang Befeuerungsübersicht
- Dokumentation Hinweisschilder
- Dokumentation Hinweisschilder Planvorlage
- VA 804029 Steuerung LED Vorfeldbeleuchtungsmasten
- Markierungsplan

10.2. Inspektionsabstände und –zeiten, Berichtsergebnisse und Nachverfolgungsmaßnahmen

Mitgeltendes Dokument

- Handbuch der visuellen Hilfsmittel und elektrischen Anlagen Airside

11. Betriebs-, Instandhaltungs- und Reparaturanleitungen, Wartungsanweisungen, Fehlerdiagnose- und Inspektionsverfahren für die Flugplatzausrüstung

Für die Inspektionen und Instandhaltungen der Flugsicherungsanlagen (ILS, LLZ, GLZ, ...) ist die ACG zuständig

Die Verantwortung für die Befeuerungs- und Stromversorgungsanlagen liegt bei der Abteilung Airside Maintenance, die Überprüfungen finden in definierten Zeitabständen statt.

Mitgeltendes Dokument

- FL 802015 Handbuch der visuellen Hilfsmittel und elektrischen Anlagen Airside

12. Verfahren für Instandhaltung der Bewegungsflächen und bei Überlastbetrieb

12.1. Instandhaltung der Bewegungsflächen

12.1.1. Instandhaltung befestigter Oberflächen

Die befestigte Oberfläche (Belags- und Betonflächen etc.) der Bewegungsflächen wird regelmäßig visuell überprüft und bei Bedarf instand gesetzt. Die Griffigkeit der Pisten, mit Hauptaugenmerk auf die Aufsetzzonen, wird am Flugplatz Linz gemäß der durchschnittlichen Anzahl von LFZ-Bewegungen mind. 1 mal pro Jahr mittels eines Pistenreibwert-Messgerätes (Skiddometer BV 11) gemessen, ausgewertet und protokolliert. Gummireste werden nach Bedarf von den Pisten entfernt.

Mitgeltende Dokumente

- [FL 804006 VA Ermittlung des Oberflächenzustandes und Reibwerts der Bewegungsflächen](#)

12.1.2. Instandhaltung unbefestigter Oberflächen

Die unbefestigte Oberfläche (z. B. Sicherheitszonen) auf dem Flughafen unterliegt einer gezielten Bewirtschaftung wie z.B. gezielter Grasschnitt, Befestigungsmaßnahmen und Kennzeichnung.

Werden im Zuge der Kontrollfahrten auf den Bewegungsflächen Unregelmäßigkeiten in der Oberfläche festgestellt (zB. aufgefrorener Boden, Maulwurfshügel, ...), so werden diese umgehend mit geeigneten Mitteln eliminiert.

12.1.3. Instandhaltung der Pisten- und Rollwegschultern

Zur Sicherstellung der zweckkonformen Benutzbarkeit von Pisten- und Rollwegschultern ist eine periodische Überprüfung dieser Flächen durchzuführen. Es ist dabei insbesondere auf die Faktoren Tragfähigkeit, Bewuchs, Entwässerungsfähigkeit und homogener Übergang zum Umfeld Rücksicht zu nehmen.

12.1.4. Instandhaltung der Entwässerungsanlagen

Die Abteilung Technik stellt einen lückenlosen, umwelt- und gesetzeskonformen Unterhalt sowie die Reinigung der Kanalisation und der dazugehörigen Spezialbauwerke sicher. Die Entsorgung der Abwässer im Besonderen des Enteisungsabwassers, wird umwelt- und gesetzeskonform sichergestellt.

Zur temporären Rückhaltung von Oberflächengewässern bzw. Umleitung in Richtung Kläranlage Asten steht am Flugplatz Linz ein Retentionsbecken südöstlich des Flughafens zur Verfügung. Die Veranlassung der Umleitung der Oberflächengewässer obliegt der Heeresgebäudeverwaltung und wird in deren Auftrag von der Militär-Feuerwehr auf Anforderung durch den ADM durchgeführt.

Mitgeltende Dokumente

- FL804007 VA Rückhaltung und Umleitung von Oberflächengewässer

12.2. Überlastbetrieb

Die Überlastung der Deckschichten der flugbetrieblichen Bewegungsflächen kann von zu hohen Lasten, von einer deutlich erhöhten Nutzungsrate oder von beiden Faktoren gemeinsam verursacht werden. Belastungen oberhalb der festgelegten Belastungswerte (Planung oder Bewertung) verkürzen die Lebensdauer, während geringere Belastungen diese verlängern. Mit Ausnahme massiver Überlastung gibt es für Deckschichten und deren bauliche Eigenschaften keine speziellen Lastgrenzwerte, bei deren Überschreitung sie plötzlich oder in katastrophalem Ausmaß ausfallen. Die Eigenschaften sind so, dass eine Fahrbahndecke einer definierbaren Last für eine vorhersehbare Anzahl von Wiederholungen während ihrer Lebensdauer standhält. Daher ist eine gelegentliche Überlastung zulässig, wenn es zweckdienlich ist

Für einen Betrieb, bei dem das Ausmaß bzw. die Häufigkeit der Überlastung eine genaue Analyse nicht rechtfertigt, werden nachstehenden Kriterien herangezogen.

- bei flexiblen Fahrbahndecken ist bei gelegentlicher Benutzung durch Luftfahrzeuge mit einem ACN von nicht mehr als 10% über dem gemeldeten PCN nicht mit negativen Auswirkungen auf die Fahrdecke zu rechnen
- bei starren Fahrbahndecken oder solchen aus Verbundmaterial, bei denen die starre Belagsschicht ein wesentlicher Bestandteil der Struktur darstellt, ist bei gelegentlicher Benutzung durch Luftfahrzeuge mit einem ACN von nicht mehr als 5% über dem gemeldeten PCN nicht mit negativen Auswirkungen auf die Fahrdecke zu rechnen
- ist der Aufbau der Fahrbahndecke nicht bekannt, sollte die 5%-Begrenzung zur Anwendung kommen
- die Anzahl der Bewegungen mit Überlastung darf etwa 5% der Gesamtzahl der jährlichen Luftfahrzeugbewegungen nicht überschreiten.

Solche Überlastungsbewegungen dürfen für Fahrbahndecken mit Anzeichen von Mängeln oder Schäden nicht genehmigt werden. Darüber hinaus sollten sie bei etwaigen Tauwetterperioden nach einer Frosteinwirkung genauso vermieden werden, wie wenn die

Tragfähigkeit der Fahrbahndecke oder ihres Unterbaus durch Wasser reduziert sein könnte. Wenn Überlastbetrieb durchgeführt wird, wird vom Flugplatzhalter den jeweiligen Zustand der Fahrbahndecke regelmäßig überprüft. Darüber hinaus werden die Kriterien für den Überlastbetrieb regelmäßig überprüfen, da zu häufige Überlastungen eine beträchtliche Reduzierung der Lebensdauer der Fahrbahndecken nach sich ziehen bzw. größere Wiederherstellungsmaßnahmen erforderlich machen können.

13. Verfahren für Arbeiten auf dem Flugplatz

Sichere Verfahren für die Planung und Ausführung von Bauarbeiten auf oder in der Nähe von den Flugplatz-Bewegungsflächen sind für den Flugbetrieb von zentraler Bedeutung. Neben der Vermeidung von Schäden durch FOD stehen dabei der sichere Rollverkehr und das Vermeiden von Hindernissen in den Sicherheitsbereichen im Vordergrund. Fremdfirmen, welche für den Flughafen Linz im Auftrag arbeiten, werden vom Flughafen Linz beaufsichtigt bzw. entsprechend geschult.

13.1. Koordinierung, Planung und Durchführung von Bau- und Instandhaltungsarbeiten

Die Planung von Bauarbeiten, die Festlegung von Bauverfahren und Zeitpunkt der Ausführung (Tag/Nacht) erfolgt durch die Abteilung Technik in Zusammenarbeit mit den Fachstellen (AM, AOM und AMM, CM und SM), gemäß den geltenden Vorschriften und Normen.

Bauliche Änderungen werden von der Abteilung Technik und der OZB abgeklärt und abgestimmt. Die aufgrund operationeller Einschränkungen notwendigen NOTAMs werden durch den AOM, veranlasst.

Bei baulichen Neuerungen/Änderungen, welche einer Gefahren- und Risikobeurteilung bedürfen, ist vor der Antragstellung bei der OZB ein Safety Assessment durch den SM abzuhalten.

13.2. Vereinbarungen und Kommunikationsmittel mit der lokalen ATC während der Durchführung der Arbeiten

Die Kommunikation erfolgt via Funk über die Frequenz 121,900 MHz. Darüber hinaus telefonisch über die Standleitung am ADM-Arbeitspult, sowie telefonisch über DW 1910. Die Zusammenarbeit mit der lokalen ATC wird in der Betriebsvereinbarung ACG-FLG geregelt.

Mitgeltende Dokumente

- Betriebsvereinbarung ACG-FLG
- FL 804027 VA Arbeiten im Sicherheitsstreifen
- FL 804011 VA Grünlandbewirtschaftung
- FL 804008 VA Planung und Durchführung von Arbeiten auf flugbetrieblichen Bewegungsflächen

14. Verfahren für das Vorfeld Management

Der ADM sorgt gemeinsam mit der Vorfeldaufsicht für einen sicheren, geordneten und effizienten Verkehr von Luftfahrzeugen, Geräten sowie Personen und ist für deren Positionierung verantwortlich. Zur Regelung des reibungsfreien Ablaufs der Vorfeldprozesse sind folgende Schwerpunkte im Detail zu beachten.

- Vereinbarung zwischen ATC und dem Abstellflächen-Managements
- Beschreibung der Dienstleistung „Marshalling“
- Vereinbarung über die Vergabe von LFZ-Parkpositionen
- Vereinbarungen über Triebwerksstandläufe und Push-Back Verfahren
- Sicherstellung der geeigneten Ausbildung der Follow-Me Fahrer

Mitgeltende Dokumente

- Plan Vorfeldpositionen am Flughafen Linz
- Positionierungsindex
- Follow Me Handbuch
- Handbuch Schleppen und Hangarieren
- Betriebsvereinbarung ACG-FLG

14.1. Übergabe von Luftfahrzeugen zwischen Flugverkehrsdiensten und Vorfeld Management

Der ADM stellt im Auftrag des AOM im eigenen Zuständigkeitsbereich und in Zusammenarbeit mit der lokalen ATC einen sicheren und effizienten Rollbetrieb sicher. Die Zuständigkeitsgrenzen und die Zusammenarbeit sind in einer Vereinbarung zwischen lokaler ATC und der FLG geregelt. Die Zuständigkeitsgrenze (boundary of responsibility line) ist durch eine 0,3 Meter breite rote Linie an der südlichen Grenze der Abstellfläche gekennzeichnet. Bei guten Sichtbedingungen werden die ankommenden LFZ vom Follow Me an der Zuständigkeitsgrenze abgeholt und zu den Parkpositionen geleitet. Bei LVP Sichtbedingungen wird die Lotsung bereits ab der Rollwegmündung durchgeführt.

Der Betrieb mit LFZ der Codeletter Klasse F ist in einer eigenen Verfahrensanweisung geregelt.

Mitgeltende Dokumente

- Betriebsvereinbarung ACG - FLG
- Follow Me Handbuch
- Positionierungsindex
- Plan Vorfeldpositionen am Flughafen Linz

14.2. Zuweisung von Parkpositionen für Luftfahrzeuge

Für eine sichere und optimale Vergabe der Standplätze ist die Vorfeldaufsicht (Follow Me Dienst) im Auftrag des ADMs verantwortlich. Zur Hilfestellung sind die Areale der Abstellpositionen und Rollgassen mit Bodenmarkierungen gekennzeichnet. Die Vorfeldaufsicht weist die LFZ-Standplätze entsprechend ihrer Codeletter Klassifizierung zu. Dabei werden auch Parameter wie Windrichtung, Windgeschwindigkeit, LFZ-Typ, Schengen/Non Schengen-Trennung der Passagiere und Apron Logistik mitbetrachtet.

Besonderes Augenmerk wird dabei auch auf die Abstellung von Helikopter (Downwash Problematik) sowie die Entstehung von Jetblast insbesondere bei Großraum-LFZ gelegt.

Für am Flugplatz Linz ansässige Luftfahrzeughalter wurden z.T. Einzelvereinbarungen abgeschlossen, um ein effizientes und dennoch sicheres Apron Management gewährleisten zu können. Diese liegen im Airside Operations Büro auf und stehen dem ADM und Follow Me Dienst jederzeit zur Verfügung.

Mitgeltende Dokumente

- FL 804021 VA LFZ-Abstellung Areal Tor 27
- Selbstpositionierungsvereinbarung
- Follow Me Handbuch
- Positionierungsindex
- Plan Vorfeldpositionen am Flughafen Linz
- FL 804029 VA Steuerung LED Vorfeldbeleuchtungsmasten

14.3. Triebwerksstart und Bewegungen von Luftfahrzeugen durch Schlepper (Push – Back)

14.3.1. Schleppen von LFZ

Die Vorfeldaufsicht bewilligt und koordiniert im eigenen Zuständigkeitsbereich die Durchführung von Luftfahrzeugschleppvorgängen bzw. führt diese bei Klein LFZ selbst durch.

Personen, welche mit dem Schleppen von LFZ betraut werden, sind über die besonderen Gefahren dieses Vorganges sowie die unterschiedlichen Verfahren für die einzelnen Luftfahrzeugmuster unterrichtet worden.

Um während des Schleppvorganges Zusammenstöße mit anderen LFZ, Fahrzeugen oder Gebäudeteilen zu verhindern, ist zu jeder Zeit auf die Einhaltung der erforderlichen Sicherheitsabstände (Wing Tip Clearance) Rücksicht zu nehmen. Um sicherzustellen, dass ein größtmögliches Maß an Sicherheit gegeben ist, unterstützt eine ausreichende Anzahl an Einweisern den Schleppvorgang. Rollende oder geschleppte Luftfahrzeuge einschließlich ihrer Schlepp- und Leitfahrzeuge (Follow Me) mit eingeschaltetem Rundum-Licht haben immer Vorrang.

Vor jedem Schleppvorgang ist die Freigabe durch den Luftfahrzeughalter oder einen verantwortlichen Vertreter einzuholen bzw. ein Schleppauftrag entgegenzunehmen. Dies erfolgt in der Regel mündlich, im Zweifelsfall jedoch auch schriftlich. In der Praxis werden Schlepp- und Hangarierungsaufträge für dauerhaft stationierte LFZ im Vorhinein abgeschlossen.

Sämtliche Abstellpositionen sind zum selbständigen Zu- und Abrollen geeignet (self manoeuvring positions), daher wird in der Regel kein Push-Back-Verfahren angewandt.

Mitgeltende Dokumente

- Plan Vorfeldpositionen am Flughafen Linz
- Positionierungsindex
- Handbuch Schleppen und Hangarieren

14.3.2. Triebwerksprobeläufe

Für Triebwerksprobeläufe muss der Bereich des Abgasstrahls der Triebwerke frei von Hindernissen (Geräten) und Personen sein.

Die lokale ATC ist vom ADM oder der Vorfeldaufsicht über beabsichtigte Absicherungen oder Absperrungen von Rollgassen wegen Triebwerksläufen und deren Beendigung zu informieren.

Der ADM ist jedenfalls für die Absicherung des gefährdeten Bereiches verantwortlich. Sollte ein Pilot ein besonderes Anlassverfahren mit erhöhter Leistung der lokalen ATC bekannt geben (z.B. cross bleed start), so wird dies erst nach Zustimmung des ADM genehmigt.

Mit einzelnen Wartungsbetrieben wurden Vereinbarungen zur Durchführung von Triebwerksprobeläufen getroffen.

Mitgeltende Dokumente

- Betriebsvereinbarung ACG – FLG
- [Vereinbarungen zu Triebwerksprobeläufen mit Wartungsunternehmen](#)

14.4. Einwinken und „Follow Me“ - Dienst

Mitgeltendes Dokument

- Follow Me Handbuch

15. Verfahren für das Airside Safety Management

Die Arbeitsweise des Bereiches Airside Management erfolgt unter größtmöglicher Berücksichtigung von Sicherheit, Effizienz, Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit.

Das Safety Management als zentraler Bestandteil zur Gewährleistung eines sicheren Flugbetriebs nimmt im Bereich Vorfeld einen besonderen Stellenwert ein, da von folgenden Vorgängen erhöhte Gefahren ausgehen können.

- Jet blast, Propellerstrahl oder Sog
- Be- und Enttankung von LFZ
- FODs
- Rückstände von Öl, Fett und Gummi
- fehlendes Wissen über Safety und LFZ-Handling

Mitgeltende Dokumente

- FL 802007 Airsideordnung
- [FL 80102010 LNZ Ground Operations Manual](#)
- [FL 804039 VA Befahren von Rollgassen im Rahmen von Abfertigungsbetrieb](#)

15.1. Schutz vor Triebwerksstrahl

Bei stehenden LFZ ist vor laufenden Propeller-Triebwerken ein Sicherheitsabstand von mindestens 5 m und bei Luftfahrzeugen mit Strahl-Triebwerken von mindestens 7,5 m einzuhalten.

Hinter stehenden Luftfahrzeugen mit laufenden Propeller-Triebwerken ist ein Sicherheitsabstand von mindestens 20 m, bei Luftfahrzeugen mit Strahl-Triebwerken von mindestens 50 m, bei Großraumflugzeugen von mindestens 75 m einzuhalten. Hinter aus

Eigenkraft rollenden oder anrollenden Luftfahrzeugen mit Propeller-Triebwerken ist ein Sicherheitsabstand von 50 m, bei Luftfahrzeugen mit Strahl-Triebwerken von 125 m einzuhalten (diese Werte beziehen sich auf den Bereich hinter dem Luftfahrzeug, die Breite entspricht dabei mindestens der Spannweite des Luftfahrzeugs).

Der Drehbereich von Propellern darf zu keiner Zeit betreten oder durchfahren werden. Triebwerke dürfen nicht in Hallen und Werkstätten laufen.

Gefahren beim Anlassvorgang

Vor dem Anlassen von Triebwerken müssen die Laufräder der LFZ durch Bremsklötze oder Bremsen ausreichend gesichert werden.

Zur Warnung vor Gefahren durch laufende Triebwerke sind die ACL der Luftfahrzeuge unmittelbar vor dem Anlassen der Strahltriebwerke einzuschalten. Das Verfahren ist bei Tag und Nacht durchzuführen.

Triebwerke von Luftfahrzeugen dürfen nur dann angelassen oder laufengelassen werden, wenn das Cockpit des LFZ mit einem Piloten oder einem fachkundigen Mechaniker besetzt ist.

Wer Triebwerke von LFZ anlässt oder während ihres Laufens bedient, hat sich zu vergewissern, dass die Luftschrauben sowie die von ihnen oder von den Triebwerken verursachten Luftströme keine Personen verletzen und keine Sachen beschädigen können.

Auf dem Vorfeld dürfen Triebwerke von LFZ nicht auf höhere Drehzahlen gebracht werden, als dies die Umstände erfordern.

Mitgeltende Dokumente

- FL 802007 Airsideordnung
- Betriebsvereinbarung ACG - FLG
- [Vereinbarungen zu Triebwerksprobeläufen mit Wartungsunternehmen](#)

15.2. Durchsetzung von Sicherheitsmaßnahmen bei der Betankung von LFZ

Während der Betankung von LFZ sind die einschlägigen Sicherheitsbestimmungen einzuhalten. Während des Betankens und Enttankens von Luftfahrzeugen dürfen in explosionsgefährdeten Bereichen (4 m Radius um die Tankentlüftungsöffnungen) Fahrzeuge nur verkehren, soweit dies zur Versorgung der Luftfahrzeuge unbedingt erforderlich ist.

Der Aufenthalt von Personen und das Abstellen von Fracht, Fahrzeugen und Fahrrädern sind in explosionsgefährdeten Bereichen nicht erlaubt. Desgleichen sind Tätigkeiten, bei denen Funken entstehen können, untersagt. Ein Fluchtweg für das Tankfahrzeug ist unbedingt freizuhalten.

Bei Austritt von Kraftstoff ist ein Sicherheitsabstand von 15 m zu beachten und die Betriebsfeuerwehr, DW 1170, unverzüglich zu benachrichtigen.

Für das Betanken mit Passagieren an Bord sind die speziellen Auflagen der Behörde bzw. der Luftfahrzeugbetreiber zu beachten.

[Die Betankung von Luftfahrzeugen am Flughafen Linz wird durch einen Dritten durchgeführt.](#) Die FLG überwacht mit Inspektionen und Safety Audits, ob die allgemeinen Vorschriften des Betankungsprozesses, eingehalten werden.

Für die am Vorfeld positionierten Selbstbetankungsanlagen von LFZ der Fliegerclubs wurden eigene Selbstbetankungsvereinbarungen abgeschlossen.

Mitgeltende Dokumente

- FL 804003 VA Be- und Enttanken von Luftfahrzeugen mit Betriebsstoffen der Gefahrenklasse I – II
- FL 804026 VA Betankung mit Passagieren an Bord
- Selbstbetankungsvereinbarung
- Selbstbetankungsvereinbarung flylinz
- AN 13/2016 Betrieb von Selbstbetankungseinrichtungen am GA-Apron

15.3. Vermeidung von FOD und Vorfeldreinigung

Auf der Airside insbesondere auf den Bewegungsflächen sind Unrat und Abfall in den dafür vorgehaltenen Müllbehältern zu deponieren. Verunreinigungen von Flughafenanlagen und verkehrsbehinderte Zustände sind von den Verursachern unverzüglich zu beseitigen oder beseitigen zu lassen. Ist dies nicht sofort möglich, so sind Absicherungsmaßnahmen zu ergreifen und der ADM zu verständigen.

Auf den Bewegungsflächen dürfen zudem keine Fremdkörper (FOD) liegen, da sie eine Gefahr für Personen und Luftfahrzeuge darstellen und zu erheblichen Schäden führen können. Der Verursacher ist zur Beseitigung verpflichtet. Unabhängig davon sind alle Verkehrsteilnehmer auf den Bewegungsflächen zur Beseitigung verpflichtet.

Die befestigten Bewegungsflächen werden regelmäßig mittels Kehrteppich gereinigt. Darüber hinaus wird auch ein spezieller Magnetbalken zum Aufsammeln metallischer Kleinteile verwendet.

Alle Vorfeldnutzer sind angehalten, FOD umgehend zu entfernen. Schulungen zur Thematik FOD finden im Rahmen der Sicherheitsschulung zur Erlangung einer Flughafen-Erlaubniskarte, im CBT-Training Airside Basics und entsprechend des Ausbildungsprogrammes Bodenabfertigung statt.

Mitgeltende Dokumente

- [FL 804005 VA Kontrolle der Bewegungsflächen](#)
- [FL 804019 VA Reinigung von Bewegungsflächen](#)
- [FL 802007 Airsideordnung](#)
- [FL 804088 Ausbildungsprogramm – Bodenabfertigung](#)
- [FL 80102010 LNZ Ground Operations Manual](#)

15.4. Überwachung des am Vorfeld tätigen Personals auf Einhaltung der Sicherheitsverfahren

15.4.1. Airside Safety Kontrollen

Der ADM überprüft im Zuge seiner Kontrolltätigkeit am Vorfeld auch die Einhaltung der einschlägigen Vorschriften.

Der ADM führt einmal wöchentlich eine interne Kontrolle (Audit) des Abfertigungsprozess durch. Diese dient der Feststellung des Wissens über publizierte Verfahren, die von den jeweiligen Personen befolgt werden müssen. Diese werden anhand einer Checkliste so durchgeführt, dass die eigentliche Arbeit der Personen nicht beeinträchtigt wird.

Die Auswertung erfolgt durch den SM. Diese Form des Audits ermöglicht dem SM die Feststellung von eventuellen Defiziten und verkürzt die Auditierung. Wenn bei diesen Kontrolle Abweichungen festgestellt werden, werden nötigen Schritte in die Wege geleitet, um diese Abweichungen zu beseitigen.

16. Verfahren für die Steuerung des Fahrzeugbetriebes auf oder in der Nähe der Bewegungsflächen einschließlich Verkehrsvorschriften, Vorrangregeln, Geschwindigkeitsbegrenzungen und Methode für die Erteilung der Fahrerlaubnis samt geeigneter Durchsetzungsmittel

Teile der Betriebsfläche werden parallel von Fahrzeugen, Gerätschaften, Personen und Luftfahrzeugen benutzt. Die gleichzeitige Nutzung stellt ein Risiko für Unfälle und unerwünschte Vorfälle dar. In diesem Kapitel sind die Prozesse beschrieben, welche die Sicherheit auf der Betriebsfläche auch bei mehreren gleichzeitigen Nutzern gewährleisten.

16.1.1. Verkehrsregeln auf den Bewegungsflächen

Die Verkehrsregeln des Flughafens Linz lehnen sich an die Straßenverkehrsordnung (StVO) an. Die Airside Ordnung regelt darüber hinaus speziell die besonderen Situationen, die sich aus dem Verkehr mit Luftfahrzeugen ergeben können. Weiter sind darin alle für einen sicheren Bodenverkehr relevanten Aspekte festgelegt.

Im gesamten Airside Areal gilt im Allgemeinen die 30 km/h Beschränkung.

Die Anpassung der Verkehrsregeln liegt in der Kompetenz der Airside Operations. Diese ist für die Überwachung der Einhaltung der Airside Ordnung verantwortlich. Zur disziplinierten Ahndung von Übertretungen sind die dienstrechtlichen Vorgesetzten verpflichtet. Der ADM kann bei wiederholtem Vergehen gegen die Airsideordnung den Flughafenausweis oder die Fahrberechtigung entziehen.

Mitgeltende Dokumente

- FL 802007 Airsideordnung

16.1.2. Interne Fahrberechtigungen

Mitarbeiter, die auf der Betriebsfläche ein Motorfahrzeug führen, müssen nachweislich ausgebildet sein und brauchen eine entsprechende Fahrberechtigung. Alle Mitarbeiter, welche die Fahrausbildung erfolgreich abschließen, erhalten eine zeitlich beschränkte, spezifische Fahrberechtigung. Die Auffrischung erfolgt vor Ablauf der Gültigkeit.

Eine gerätespezifische Ausbildung auf Spezialgeräte (Treppen, Kehrblasergeräte, ...) wird vom Schulungsbeauftragten durchgeführt und ist am internen Fahrausweis vermerkt.

Vgl. dazu Kapitel 3. Erforderliche Qualifikationen des Flugplatzpersonals

Fahrzeuglenker von Drittfirmen, welche keine Fahrberechtigung haben, werden durch den Flughafenbegleitsdienst (Follow Me, FW-Kommandant) gelotst.

Mitgeltende Dokumente

- FL 804080 VA Schulung und Prüfung von Airsidepersonal

16.1.3. Befahren/Betreten der Pisten, Rollwege und Abstellflächen inkl. Sicherheitszonen

Mitarbeitende, die auf den Pisten und Rollwegen ein Motorfahrzeug führen, müssen nachweislich ausgebildet sein und brauchen eine entsprechende Fahrberechtigung. Für das Befahren oder Betreten der Pisten, Rollwege und Sicherheitszonen während des Flugbetriebs muss eine entsprechende Freigabe der lokalen ATC eingeholt werden und es muss die ununterbrochene Verbindung mit der Flugsicherungsstelle (TWR) sichergestellt sein.

Mitgeltende Dokumente

- FL 804016 VA Preventing Runway Incursions
- FL 202007 Handbuch Sprechfunkverfahren

17. Verfahren für die Kontrolle der Gefährdung durch Wildtiere einschließlich der Beurteilung der Gefährdung durch Wildtiere und Vereinbarungen für die Umsetzung von Wildtierüberwachungsprogrammen und Verbreitung der entsprechenden Informationen in den AIS (Formular Wildtierkollision)

Nicht nur Vögel sondern auch übrige Wildtiere können für den Flugbetrieb gefährlich sein. Diese Wildtierbestände müssen im Flughafengebiet auf einem tragbaren Niveau gehalten werden, um Kollisionen auf Pisten, Rollwegen und auf dem Apron mit Luftfahrzeugen zu verhindern.

Folgende Verfahren hält der Flughafen Linz für die Abwehr der Gefahr für Luftfahrzeuge durch Vögel und Säugetiere im Bereich der Bewegungsflächen und des Anflugs bereit:

- Beobachtung und Analyse der am Flughafen vorkommenden Lebewesen
- Ein implementiertes Wildlifeprogramm
- Eine dem Flugbetrieb angepasste Grünlandbewirtschaftung
- Aktive mehrstufige Vogelvergrämung
- Großwild, das sich am Flughafengelände befindet, wird durch gezielte Vergrämung über eines der Tore in die Bereiche außerhalb des Flughafens vertrieben.

Mitgeltende Dokumente

- Wildlife Control Programm

18. Luftfahrthindernisse und Flächennutzung

18.1. Hinderniskontrolle und Überwachung innerhalb und außerhalb der Flugplatzgrenzen, sowie Benachrichtigung der zuständigen Behörde über Art und Ort der Hindernisse und die etwaige nachfolgende Hinzufügung oder Entfernung von Hindernissen für die erforderlichen Maßnahmen, einschließlich Ergänzung der AIS Publikationen

Zum Schutz der An- und Abflugrouten vor Hindernissen (Bauten, Bäume etc.) hat der Flugplatzhalter gemäß LFG einen Sicherheitszonenplan zu erstellen. Im Sicherheitszonenplan ist der Bauschutzbereich nach Fläche und Höhe ersichtlich.

Da der Flughafen ein Militärflugplatz mit ziviler Mitbenützung ist, wurde der Sicherheitszonenplan vom BMLVS erstellt. Die Erfassung, Dokumentation und Aktualisierung sowie der Luftfahrthindernisse obliegt ebenfalls dem BMLVS.

Darüber hinaus kontrolliert der ADM periodisch im Zuge der Kontrolle der Bewegungsflächen das Flughafengelände, sowie die im Blickfeld befindlichen Teile der Sicherheitszone auf augenscheinliche Hindernisse. Werden temporäre Hindernisse (Kräne) in die Sicherheitszone gestellt, wird umgehend geprüft, ob ein Bescheid dafür vorliegt. Diese erfolgt in Abstimmung mit der militärischen Flugleitung. Liegt kein Bescheid vor, wird, in Abstimmung mit der Militärflugleitung, die jeweils zuständige Polizeistation verständigt, welche zum erkannten Hindernis fährt und überprüft, ob ein Bescheid verfügbar ist. Andernfalls werden Maßnahmen zur Beseitigung des Hindernisses ergriffen.

Temporäre Hindernisse werden durch das BMLVS mittels NOTAM den Luftfahrtteilnehmern bekannt gegeben.

Weiters wird kontrolliert, ob keine Objekte wie zum Beispiel abgestellte LFZ oder Fahrzeuge die definierten Hindernisbegrenzungsflächen durchdringen.

Mitgeltende Dokumente

- Sicherheitszonenplan
- Sicherheitszonenverordnung
- FL 804005 VA Kontrolle der Bewegungsflächen
- FL 804024 VA Betriebseinschränkungen
- Vereinbarung MIL - FLG

18.1.1. Meldeverfahren bei neuen, zeitlich limitierten oder veränderten Hindernissen

Die FLG ist mitverantwortlich Meldungen über Luftfahrthindernisse an das BMLVS und ggf. per NOTAM an die ACG weiterzuleiten. Die Erstellung oder Änderung von Bauten, Anlagen und Bepflanzungen ist meldepflichtig, wenn das Objekt die in der Verordnung festgehaltenen Höhen übersteigt. Die Militärflugleitung nimmt die Aufgabe als Meldestelle für das ganze Gebiet gemäß dem militärischen Sicherheitszonenplan wahr. In Zeiten zivilen Flugbetriebes ohne Anwesenheit der MIL-Flugleitung werden diese Aufgaben in deren Vertretung vom ADM übernommen.

Mitgeltende Dokumente

- FL 804005 VA Kontrolle der Bewegungsflächen
- FL 804022 Meldungen
- Vereinbarung MIL - FLG

18.2. Überwachung und Eindämmung von Gefährdungen im Zusammenhang mit Tätigkeiten von Menschen und mit der Flächennutzung auf dem Flugplatz und in dessen Umgebung

18.2.1. Arbeitssicherheit

Die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften im Bereich Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz liegen in der Verantwortung jeder einzelnen, dauernd oder temporär, am Flughafen tätigen Firma. Die FLG trägt die Verantwortung für die eigenen Mitarbeiter nimmt die Aufsichtspflicht im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben wahr.

Betreffend Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz wird die FLG von folgenden behördlichen Stellen überprüft:

- Arbeitnehmerschutz: Verkehrsarbeitsinspektorat und AUVA
- Einhaltung Arbeitszeit: Verkehrsarbeitsinspektorat

Mitgeltende Dokumente

- AS203001 Unterweisungsmappe Arbeitssicherheit und Unfallverhütung

18.2.2. Arbeiten auf dem Flughafen

Sichere Verfahren für die Planung und Ausführung von Arbeiten auf oder in der Nähe von Bewegungsflächen sind für den Flugbetrieb von hoher Bedeutung. Neben der Vermeidung von FODs stehen dabei der sichere Rollverkehr, das Vermeiden von Hindernissen in den Hindernisbegrenzungsflächen, sowie die Verhinderung von Runway Incursions im Zentrum der Sicherheitsbetrachtung.

Mindestanforderungen an die Luftfahrtsicherheit sind dabei

- die Festlegung der verwendeten Kommunikationseinrichtungen und –Phraseologie zur Kontaktierung der lokalen ATC
- das Namensverzeichnis der für die Planung und Ausführung verantwortlichen Personen mit Angabe von Telefonnummern und deren „rund um die Uhr Erreichbarkeit“ sowie die Beschreibung deren Rolle im Gewerk,
- das Namensverzeichnis mit Telefonnummern des ADMs sowie des Ground Handling Agents und Verantwortlichen der Luftfahrzeuggesellschaften, welche über die Arbeiten während und außerhalb der Betriebszeiten informiert werden sollten
- ein Informationsverteiler für die nachweisliche Weiterleitung wichtiger Projektinformationen

Mitgeltendes Dokument

- FL 804008 VA Planung und Durchführung von Arbeiten auf den Bewegungsflächen

18.2.2.1. Planung von Bauarbeiten

Die Planung der Bauverfahren und der Ausführungszeiten geschieht durch die Projektverantwortlichen der Abt. Technik unter Berücksichtigung der relevanten ICAO-Dokumente. Die Planung ist so festzulegen, dass die durch Betrieb und Technik definierten Anforderungen entsprechend umgesetzt werden. Aufgrund von operationellen Einschränkungen notwendige NOTAMs werden durch Betrieb und Technik initiiert und durch den AOM publiziert.

Bei Bautätigkeiten ist der SM zwecks Gefahren- und Risikobeurteilung und ggf. Durchführung eines Safety Assessments hinzuzuziehen.

18.2.2.2. Durchführung von Bauarbeiten

Die Sicherstellung des operationellen Flugbetriebes, sowie das Errichten von Bauabschränkungen und Straßenumleitungen werden gemeinsam durch Betrieb und Projektleitung geplant und festgelegt. Bautätigkeiten auf der Bewegungsfläche und in der Sicherheitszone müssen je nach Örtlichkeit durch die ÖBA beaufsichtigt werden. Die Wiederinbetriebnahme der operationellen Flächen wird durch den ADM geprüft und frei gegeben.

Mitgeltende Dokumente

- FL 804008 VA Planung und Durchführung von Arbeiten auf Bewegungsflächen
- FL 804024 VA Betriebseinschränkungen

18.2.3. Grünlandbewirtschaftung

Um einen sicheren Flugbetrieb gewährleisten zu können, ist es notwendig eine gepflegte und kurz gehaltene Grasnarbe, speziell im Bereich des Sicherheitsstreifens im Hinblick auf ein erfolgreiches Tierweltgefahrenmanagement, sowie auf eine gute Sichtbarkeit der Beschilderung und der Befuerung, vorzuhalten.

Die Durchführung der Arbeiten in den CSA, den kleinen Sicherheitsstreifen der Piste, sowie den Sicherheitsstreifen der Rollwege werden außerhalb der Flugplatzbetriebszeiten vom militärischen Platzlandwirt durchgeführt.

Die Mahd-Vergabe der Flächen innerhalb der Flugplatzgrenzen an die jeweiligen Landwirte erfolgt durch den Kasernenkommandanten in Abstimmung mit dem Ortsbauernobmann. Die Koordination der Durchführung der Tätigkeiten in den südlichen Bereichen liegt bei der Militär-Flugleitung, die Verantwortung für die nördlichen Bereiche liegt bei der FLG.

Einmal jährlich, vor der Sommersaison, wird seitens des Militärs eine Grasnutzersitzung einberufen, an welcher sämtliche am Flughafengelände tätigen Landwirte, der Leiter der lokalen ATC sowie der AOM teilnehmen, um Abstimmungen und ggf. Neuerung in der Abwicklung der Mäharbeiten abzustimmen.

Mitgeltende Dokumente

- FL 804011 VA Grünlandbewirtschaftung
- FL 804027 VA Arbeiten im Sicherheitsstreifen
- Betriebsvereinbarung ACG - FLG

19. Flugplatz – Notfallplan

19.1. Behandlung von Notfällen auf dem Flugplatz oder in dessen Umgebung

Die FLG hält Notfallpläne für Notlagen am und in der Nähe des Flugplatzes für folgende Szenarien bereit:

- Fehlfunktionen von Luftfahrzeugen in der Luft (Flugnot)
- Verhinderung und Abwehr von Gebäudebrand
- Flugzeugentführung (eingeschränktes Dokument)
- Sabotage und Bombendrohung
- Umgang mit Zwischenfällen während und kurz nach aufgetretenen Notlagen

Diese beinhalten aktuelle Listen zu den wichtigsten internen und externen Stellen, welche an der Abwendung der Notlagen mitwirken, sowie die Beschreibung der Rolle jeder einzelnen Einheit. Angeführt werden Büroanschrift, Telefon- und Faxnummer, Email- und SITA-Adresse sowie ggf. Funkfrequenz, unter der die jeweilige Stelle im Notfall erreicht werden kann. Die Alarmierung und die Einsatzleitung erfolgen gemäß den Beschreibungen in den einzelnen Einsatzplänen und den vorliegenden Checklisten.

Im Zuge des SMS-Prozesses wurde am Flughafen Linz ein Emergency-Committee eingerichtet, welches im Rahmen der Flugnotfallübungen und anlassfallbezogen zusammentrifft.

Für die Erstellung und Aktualisierung der Notfallpläne wurde ein übergeordneter Einsatzleiter bestellt. Um im Einsatzfall die Lageführung vor Ort sicherzustellen ist in den Einsatzplänen ein Einsatzleiter vor Ort vorgesehen. Dieser führt solange die Lage, bis der sichere Flugbetrieb wieder uneingeschränkt fortgeführt werden kann und übergibt die Lageführung nach Eintreffen der externen Rettungskräfte und die Vertreter der Sicherheitsbehörde an den externen Einsatzleiterstab.

Mitgeltende Dokumente

- FL 802005 Einsatzplan Flugnot
- Handbuch Bergeorganisation
- Einsatzplan Gebäudebrand
- Einsatzplan Unlawful Act (Eingeschränktes Dokument)
- Einsatzplan Pandemie

19.2. Tests der im Notfall einzusetzenden Flugplatzeinrichtungen und –ausrüstung unter Berücksichtigung der Häufigkeit

Um die Wirksamkeit dieser Notfallpläne und des vorhandenen Equipments sicherstellen und überprüfen zu können, werden in den dafür vorgesehenen Intervallen entsprechende Übungen in Abstimmung mit allen Betroffenen internen und externen Stellen durchgeführt.

Überprüfungsintervalle:

- Kommunikations- und Alarmeinrichtungen – täglich vor Beginn des Flugbetriebs
- Einsatzfahrzeugfunktionen – 1 bis 2 mal pro Tag
- Test der Eingreifzeiten der Feuerwehrfahrzeuge – 1 mal pro Jahr
- Evakuierungsübung „Terminal“ und „Fracht“ – 1 mal pro Jahr
- Flugnotfallübung – alle 2 Jahre als „Full Scale Exercise“ dazwischen als Teileinsatzübungen
- Übung „Unlawful Act“ – in Absprache mit der Exekutive

19.3. Übung für den Test der Notfallpläne unter Berücksichtigung der Häufigkeit

Eine umfassende Einsatzübung zur Überprüfung des Einsatzplanes, aller Einrichtungen und des Zusammenwirkens aller Stellen, die Such- und/oder Rettungs- bzw. Notarztendienst durchführen bzw. an deren Durchführung mitwirken, wird alle zwei Jahre vom Flugplatzhalter durchgeführt.

Die ausführliche Analyse dieser umfassenden Einsatzübung wird unter Beiziehung aller an der Übung beteiligten Stellen durchgeführt.

Nach einer erfolgten umfassenden Einsatzübung wird der Obersten Zivilluftfahrt Behörde (OZB) binnen drei Monaten ein schriftlicher Bericht vorgelegt.

Eine Teil- Einsatzübung zur Überprüfung der Behebung von Unzulänglichkeiten, die bei der Durchführung einer umfassenden Einsatzübung aufgetreten sind wird zwischen zwei umfassenden Einsatzübungen vom Flugplatzhalter durchgeführt.

Nach einer erfolgten Teil- Einsatzübung wird die Oberste Zivilluftfahrt Behörde binnen drei Monaten ein schriftlicher Bericht vorgelegt.

Für die Evakuierung der Gebäude bei Brand oder ähnlichen Situationen liegen entsprechende Evakuierungspläne vor.

Die Berichte werden im Safety Büro archiviert und mindestens sieben Jahre aufgehoben.

Übungsintervalle:

- Evakuierungsübung „Terminal“ und „Fracht“ – 1 mal pro Jahr
- Flugnotfallübung – alle 2 Jahre als „Full Scale Exercise“ dazwischen als Teileinsatzübungen
- Übung „Unlawful Act“ – in Absprache mit der Exekutive

Mitgeltende Dokumente

- FL 804002 VA Test der Eingreifzeiten
- Formblatt „Test der Eingreifzeiten“
- Betriebshandbuch Feuerwehr

20. Rettung und Brandbekämpfung einschließlich Beschreibung von Einrichtungen, Ausrüstung Personal und Verfahren zur Einhaltung der Anforderungen an die Brandbekämpfung

Zur Beschreibung der Details, welche zum Erreichen der Brandbekämpfungs- und Sanitätserfordernisse unbedingt nötig sind, wurden die Dokumente Betriebshandbuch-Feuerwehr und Betriebshandbuch-Sanitätsstelle erstellt, welche zumindest folgende Angaben enthalten:

- Verzeichnis aller Einrichtungen
- Beschreibung des vorhandenen Equipments
- Benennung und zur Verfügung Stellung des Rettungspersonals sowie deren Rolle und Verantwortung im Einsatzfall
- Beschreibung der Notfallverfahren bzw. Verweis zu den vorliegenden Notfallplänen

20.1.1. Hauptaufgaben der Feuerwehr:

- Sicherstellung des Flugbetriebes und der Ereignisbewältigung auf den Bewegungsflächen des Flugplatzes gemäß den EASA Standards sowie des ICAO Annex 14, Cap. 9
- Unterstützung bzw. Lageführung bei Luftfahrzeugereignissen außerhalb des nahen Flughafenumfelds gemäß „Flugplatzrettungsbereich“ (in Zusammenarbeit mit der örtlich zuständigen Abschnitts- und Bezirksfeuerwehr)
- Erkundung, Nachalarmierung, Brandbekämpfung und Evakuierung von Teilen des Flughafengebäudes bei Gebäudebrand innerhalb der Betriebszeiten bis zum Eintreffen der externen Unterstützungskräfte. Außerhalb der Betriebszeiten wird der Gebäudebrand über eine direkte Alarmierung der externen Einsatzkräfte über das Landesfeuerwehrkommando sichergestellt.
- Präventiver Brandschutz durch Standby-Haltung eines Löschtrupps bei der LFZ-Betankung mit Passagieren an Bord, Begehung von Baustellen und Freigabe von Heißarbeiten sowie monatliche Gebäudebegehungen durch den Brandschutzbeauftragten.
- Personalschulung und Weiterbildung gem. den EASA Standards und den Regeln des Landesfeuerwehrkommandos Oberösterreich

Das Erfordernis zur Einrichtung und Ausstattung einer Betriebsfeuerwehr am Flugplatz Linz ist bescheidmäßig geregelt. Zur Erreichung der gemäß EASA sowie ICAO Annex 14, Cap. 9, luftfahrttechnisch verlautbarten Fire-Fighting-Kategorie wurde eine Unterstützungsvereinbarung mit der militärischen LFZ-Rettungseinheit abgeschlossen. Die Einbindung der externen Abschnitts- und Bezirksfeuerwehren erfolgt über gemeinsame Übungen und Nachbesprechungen

Mitgeltende Dokumente

- Betriebshandbuch Feuerwehr
- FL 804003 VA Be- und Enttanken von LFZ mit Betriebsstoffen der Gefahrenklasse I - II
- FL 802002 Brandschutzordnung
- FL 802004 Evakuierungsplan Abfertigungsgebäude
- Evakuierungsplan Frachtgebäude
- FL 804014 VA Einsatzbereitschaft Feuerwehr

20.1.2. Hauptaufgaben des Rettungsdienstes:

- Verantwortung für alle Erste Hilfe Maßnahmen auf dem gesamten Flughafen
- Instandhaltung und ggf. Adaptierung des für Sanitätsaufgaben am Flughafen eingerichteten Notfall-Lagers
- Durchführung der Triage bei einem Massenanfall von Unversehrten, Verletzten oder Toten
- Psychologische Betreuung von Verunglückten

Bei Flugnotlagen werden ab Auslösung der Bereitschaftsstufe gem. § 14 ZNV zusätzliche Sanitätskräfte über die Rot-Kreuz-Leitzentrale aktiviert. Diese stellen die dem zu erwartenden Schadensfall entsprechenden Ressourcen bereit und entsenden die erforderlichen Personen für die technische und behördliche Einsatzleitung.

Am Flughafen Linz stehen zur Erfüllung des geforderten Leistungsumfanges ausreichend Einsatzmittel zur Verfügung. Diese werden durch das Rote Kreuz betreut und auf das Ablaufdatum der medizinischen Hilfsmittel und Medikamente hin kontinuierlich überprüft und gegebenenfalls ausgetauscht.

Mitgeltende Dokumente

- Betriebshandbuch Sanitätsstelle

21. Plan für das Abschleppen fluguntüchtiger LFZ, einschließlich der entsprechenden Vereinbarungen, Ausrüstung und Verfahren für dessen Umsetzung

Es ist wichtig, bewegungsunfähige Luftfahrzeuge möglichst schnell und effizient zu bergen, damit die Beeinträchtigung für den Flugbetrieb so gering als möglich gehalten wird. Der Flughafen verfügt über die notwendigen Mittel und Möglichkeiten, um solche Bergungen vornehmen zu können. Bevor eine Bergung erfolgen kann, muss zuvor ein entsprechender Bergungsvertrag mit dem Eigentümer des verunglückten LFZ abgeschlossen werden.

Der Flughafen Linz hält in seinen Bergeunterlagen folgende Informationen und Maßnahmen bereit:

- Die Rolle des ADMs und des Luftfahrzeughalters im Bergeprozess
- Vorkehrungen zur Benachrichtigung des LFZ-Halters
- Vorkehrungen, um das nötige Personal und Equipment bereitstellen zu können.

21.1.1. Sicherstellung der Beweise

Die Airside Operations stellt im Rahmen ihrer Aufgaben wichtige Beweise sicher. Beweise sind nicht ausschließlich physischer Natur, sondern es können auch Befragungen durchgeführt werden.

Solche Aktionen erfolgen nur in Abstimmung mit der Exekutive und den Behörden. Erst nach Freigabe des verunfallten LFZ durch die Flugunfallkommission bzw. die RCC kann mit der Bergung begonnen werden.

21.1.2. Bergung von bewegungsunfähigen LFZ

Für die Bergung von verunfallten Luftfahrzeugen unterhält die Flughafenfeuerwehr mit dem Flughafen Wien und verschiedenen Partnerfirmen Vereinbarungen, welche entsprechendes Material beim Schadensereignis zum Einsatz bringen.

Mitgeltende Dokumente

- Handbuch Bergeorganisation
- Bergungsauftrag
- Bergevereinbarung VIE

22. Verfahren zur Sicherstellung des sicheren Umgang und Lagerung von Treibstoff und Gefahrgut auf dem Flugplatz

Betankung von Airside-Fahrzeugen

Das Tanklager zur Betankung von Airside-Fahrzeugen befindet sich nördlich der Betriebsstraße zwischen dem Hauptgebäude und dem Hangar 1. Die Betankungsfläche wurde mit einem Gefälle errichtet, um die Oberflächengewässer in den Mineralölabscheider mit Restölabscheider einzuleiten.

Die Tankstelle ist mit einem deutlich gekennzeichneten Notausschalter ausgerüstet, der diese allpolig abschaltet. In unmittelbarer Nähe zum Tanklager steht ein Behälter für auslaufenden Treibstoff mit Ölbindemittel bereit.

Die Betankung der Geräte erfolgt durch unterwiesenes Personal. Die Freigabe zur Betankung erfolgt mittels Identifizierung mit Magnetkarte.

Für Fahrzeuge, welche mit Ottokraftstoffen versorgt werden, erfolgt die Betankung über 20 l Kanister (5 Stück vorrätig), welche im Öllager explosionsgeschützt und auslaufsicher gelagert werden. Die Anzahl dieser Fahrzeuge wird auf das betrieblich erforderliche Mindestmaß beschränkt.

Störfallsicherheit und Umgang mit gefährlichen Materialien und Gütern

Der Umgang bzw. die Aufbewahrung gefährlicher Materialien und Güter auf dem Flughafen Linz beinhaltet folgende Vorkehrungen:

- Voraussetzung für die Lagerung von entflammbaren Flüssigkeiten (z. B. Kerosin, ...) und anderen gefährlichen Materialien auf speziellen Arealen.
- Verfahren zur Anlieferung, Aufbewahrung, Ausgabe und Bedienung der gefährlichen Materialien.
- Des Weiteren obliegt die Einhaltung der Gefahrgutvorschriften jeder einzelnen am Flughafen Linz ansässigen Firma.

Da der Umgang mit gefährlichen Materialien und Gütern in der Verantwortung jeder einzelnen Firma liegt, haben diese im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften und Auflagen dafür zu sorgen, dass

- sie im Besitz der für die Ausführung dieser Tätigkeiten notwendigen Lizenzen und/oder Bewilligungen sind,
- ihre Mitarbeitenden (FLG und Drittfirmen), die mit gefährlichen Materialien und Gütern in Kontakt kommen oder mit solchen arbeiten müssen, entsprechend ausgebildet sind und weitergebildet werden und
- darüber eine schriftliche Dokumentation geführt wird.

Das Beladen von Luftfahrzeugen mit gefährlichen Gütern erfolgt durch die Handling Agents gemäß IATA-Vorschriften. Der FLG obliegt die Koordination der Maßnahmen mit den Drittfirmen zum Zweck einer einheitlichen Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben.

Alle mit der Abfertigung von LFZ betrauten Personen sind in den DGR geschult.

Mitgeltende Dokumente

- IATA DGR Manual

22.1. Ausrüstung, Lagerbereiche, Lieferung, Ausgabe, Handhabung und Sicherheitsmaßnahmen

Die Einhaltung der Umweltschutzgesetzgebung, Chemikaliengesetzgebung und Strahlenschutzgesetzgebung sind unbedingt einzuhalten.

Vorgaben der FLG:

- Betanker müssen im Besitz der für die Ausführung dieser Tätigkeiten notwendigen Lizenzen und/oder Bewilligungen sein
- Mitarbeiter, welche Gefahrgüter befördern oder mit Gefahrstoff umgehen, müssen entsprechend ausgebildet und regelmäßig weitergebildet werden
- sämtliche hierfür benötigten Einrichtungen und Fahrzeuge müssen in einem einwandfreien Zustand sein und regelmäßig geprüft werden,
- Darüber ist eine schriftliche Dokumentation zu führen
- Meldepflichtige Ereignisse müssen auch an den ADM gemeldet werden

Das Beladen von Flugzeugen mit Gefahrgut erfolgt durch den Ramp Dienst, welcher entsprechend der IATA – Vorschriften geschult ist.

22.2. Qualität und korrekte Bezeichnung des Flugzeugkraftstoffes, Audit und Inspektionsintervalle, Checklisten, Stichprobenahme und Dokumentation

Die Lagerung und Beförderung von Luftfahrzeugtreibstoffen (Jet – A1 und AVGAS 100LL) sowie die Betankung wurde von der FLG an [OMV Aviation](#) delegiert. Die Rechte und Pflichten sind vertraglich zwischen [der OMV Aviation](#) und der FLG, geregelt.

22.2.1. Inspektionen:

Der Standort [des von OMV beauftragten Into-Plane Service-Unternehmens AFS](#) am Flughafen Linz wird alle 2 Jahre überprüft. [Ebenfalls werden von AFS jährlich Audits in Anlehnung an die JIG-Standards durchgeführt.](#)

22.2.2. Treibstoffqualität:

Der Treibstoff wird mittels Zertifikats der OMV, mit einem Tankwagen angeliefert. Bevor der Tankwagen entleeren darf, wird die Treibstoffqualität seitens [AFS](#) überprüft. Diese Überprüfung wird anhand [des „AFS-Form“](#) abgearbeitet. Ebenfalls wird eine Probe des Treibstoffes entnommen und überprüft. Erst wenn die Checkliste abgearbeitet wurde und die Treibstoffprobe in Ordnung ist, wird der Treibstoff [für die Einlagerung ins Tanklager](#) freigegeben. [Im gleichen Umfang erfolgt eine Überprüfung bei der Umfüllung vom Tanklager in den Into-Plane-Tankkraftwagen.](#)

Mitgeltende Dokumente

- FL 804033 VA Kontrolle der Treibstoffqualität

22.2.3. Mobile Betankungseinrichtungen

Für die Betankung mit Ottokraftstoff werden von einigen Nutzern des Flughafens Linz mobile Betankungseinrichtungen betrieben. Diese sind für die Luftfahrt zugelassen und entsprechen den VEXAT-Vorschriften. Zwischen der FLG und den Nutzern wurden Selbstbetankungsvereinbarungen geschlossen.

Aufgrund der EASA Vorschriften und der Verfahrensanweisung „Betrieb von mobilen Abfüllanlagen“ ist der AOM verantwortlich für die Aufsicht des Betriebes und die Kontrolle der Treibstoffanlagen auf dem Flughafen Linz. Dabei sind die Vorgaben der EU/EASA ADR.OPS.B.055 zu beachten.

Mitgeltende Dokumente:

- Selbstbetankungsvereinbarung Angermaier
- Selbstbetankungsvereinbarung Bussard
- Selbstbetankungsvereinbarung flylinz

23. Betrieb bei schlechter Sicht

Der Flughafen Linz ist grundsätzlich allwettertauglich. Der operationelle Flugbetrieb stellt bei schlechtem Wetter, speziell bei eingeschränkten Sichtverhältnissen und im Winter, besondere Anforderungen an die Mitarbeiter. Davon betroffen sind nicht nur die Mitarbeitenden im Freien, sondern auch Organisationseinheiten, welche den Flugbetrieb unter solchen Verhältnissen steuern müssen. Mit der Festlegung von safety-relevanten Auflagen, Verfahren und Entscheidungskompetenzen wird ein sicherer Betrieb gewährleistet.

Low Visibility Procedure

Bei schlechter werdenden Sichtbedingungen und bei zu erwartendem Flugbetrieb (insbesondere CAT II und CAT III – Betrieb) werden vom Flughafen Linz geeignete Vorkehrungen getroffen. Geschwindigkeit und Fahrweise sind den Bedingungen anzupassen. Weiters ist das Befahren der Rollgassen so weit als möglich zu vermeiden.

Die Messungen der Sichtweite erfolgt über technische Einrichtungen der lokalen ATC in den 3 Teilbereichen des Pistensystems. Für das Auftreten von Störungen dieser technischen Einrichtungen sind Techniker der ATC vor Ort stationiert, bzw. ein technischer Journaldienst 24 Stunden rund um die Uhr erreichbar.

Mitgeltende Dokumente

- FL 804009 VA Betrieb bei geringer Sicht und Unwetterlagen
- FL 804015 VA Low Visibility Procedure

24. Verfahren für den Winterdienst

Der Flughafen Linz ist verpflichtet, die Betriebsbereitschaft und Sicherheit des Flughafens jederzeit zu gewährleisten. Um Starts und Landungen zu ermöglichen, wird während der Wintermonate bei entsprechender Witterung die Betriebssicherheit des Flughafens mittels geeigneter Winterdienstmaßnahmen aufrechterhalten.

Die Arbeiten unter widrigen Umständen erfordern insbesondere eine gute Ausbildung und dauernde Konzentration der Mitarbeiter. Das Snow & Bad Weather Committee ist das Gremium, um den verschiedenen Beteiligten für eine erfolgreiche Zusammenarbeit, ein Feedback und ein Verbesserungssystem zu bieten. Dieses tagt einmal jährlich vor Beginn der Winterdienstsaison bzw. anlassbezogen.

Mitgeltende Dokumente

- Winterdiensthandbuch

25. Betrieb bei ungünstigen Witterungsverhältnisse (Definition: Starkwind, Gewitter –Starkregen, hohe Temperaturen und Blitz)

Gewitter und meist einhergehende starke Winde sind eine ernstzunehmende Gefahr, weil sie in der Intensität und im zeitlichen Auftreten unberechenbar sind. Die Luftfahrzeugabfertigung kann dadurch eingeschränkt oder muss ganz eingestellt werden. Die Sicherheit der Mitarbeitenden und der Passagiere hat oberste Priorität.

Dabei werden bei Erreichen folgender Grenzwerte entsprechende Aktivitäten gesetzt.

- ALERT – Gewitter mit Blitzentladung im Umkreis von 5 – 8 km um den Flughafenbezugspunkt
- SHUT DOWN – Gewitter mit Blitzentladung innerhalb von 5 km um den Flughafenbezugspunkt.
- ALL CLEAR – Abziehendes Gewitter, das bereits weiter als 5 km vom Flughafenbezugspunkt entfernt ist

Die Auslösung der einzelnen Stufen erfolgt immer durch den meteorologischen Dienst der ACG. Bei starken Winden werden bestimmte Luftfahrzeugtypen speziell aufgestellt und die LFZ am Boden regelmäßig auf Beschädigungen und Verschiebungen überprüft. Der ADM, welcher die Luftfahrzeugabfertigung einschränken oder einstellen lassen kann, gibt die entsprechende Warnung an die Vorfeldaufsicht, sowie alle am Flugbetrieb beteiligten Stellen weiter.

Dabei werden bei Erreichung einer Windstärke von 40 kt (HIGH / SUSTAINED WINDS) entsprechende Aktivitäten gesetzt.

Mitgeltende Dokumente

- FL804009 VA Betrieb bei geringer Sicht und Unwetterlagen

26. Verfahren für Betrieb bei Nacht

Für den Nachtbetrieb sind folgende optische Hilfen installiert.

- Piste
 - o Mittellinienbefeuerung
 - o Pistenrandbefeuerung
 - o Pistenendbefeuerung
 - o Anflugbefeuerung inkl. Anflugblitz (08 Cat I / 26 Cat II/III)
 - o Aufsetzzonenbefeuerung
- Rollwege F und G
 - o Mittellinienbefeuerung

- Reflektierende Randmarkierer
- Beleuchtete Hinweisschilder
- Rollweg V und Apron
 - LED Gesamtbeleuchtungskonzept
 - Apron-/Rollwegrandfeuer
- Rollweg Z
 - Kein Nachtbetrieb
- Aerodrome Beacon
- Hindernisbefeuern

Die Steuerung erfolgt durch den TWR in Abhängigkeit von ECET und BCMT.

Die Wartung erfolgt gemäß dem Handbuch der visuellen Hilfsmittel und elektrischen Anlagen Airside.

Mitgeltendes Dokument

- FL 802015 Handbuch der visuellen Hilfsmittel und elektrischen Anlagen Airside

27. Schutz von Radarsystemen und sonstigen Navigationshilfen (innerhalb des Flughafens): Sender Schutzzonen

Die Verantwortung für den Unterhalt der Flächen im Nahbereich der Navigationsanlagen liegt beim Kasernenkommandanten im Auftrag des Militärkommandos für Oberösterreich. Arbeiten auf den „critical areas“ finden nur nach Rücksprache mit der lokalen ATC (Technik) und der Airside Operations statt.

Um die Sicherheit der am Flughafen Linz stationierten Navigationsanlagen zu gewährleisten, wurden folgende Vorkehrungen getroffen:

- Kontrolle der Arbeiten im Nahbereich der Navigationsanlagen
- Regelung für Wartungsarbeiten im Bereich dieser Anlagen
- Vorabklärung mit der ACG bei Aufstellung von metallischen Zäunen und der Lagerung von Baustoffen und Erdmaterialien im Zuge von Bauarbeiten in unmittelbarer Nähe der CSA, eine unbedingte Vorabklärung mit der ACG Technik ist erforderlich
- Beschilderung bei Gefahr durch elektromagnetische Wellen

Mitgeltende Dokumente

- FL 804023 VA Maßnahmen zum Schutz der CSA
- FATO Critical & Sensitive Area M 1:5.000

28. Betrieb von LFZ mit höheren Codelettern

Die Verfahren und Einrichtungen am Flughafen Linz sind grundsätzlich für einen Regelbetrieb von LFZ bis Codeletter E ausgelegt. Für den Betrieb von LFZ mit Codeletter F gibt es ein spezielles Verfahren, welches auf Basis des Safety Assessments für den EASA Code F Betrieb vom 18.7.2014 ausgearbeitet wurde. (vgl. AIP LOWL AD 2.20. Besondere lokale Verfahren) Dieses Verfahren ist auch auf das Luftfahrzeugmuster A340-600 in Bezug auf die Rollrelationen in den Einmündungen des Rollweges F in die Start- und Landebahn und den Rollweg V anzuwenden.

Seitens der Luftfahrzeugindustrie werden ständig neue Luftfahrzeuge geplant und bestehende Luftfahrzeugmuster in ihren bekannten Ausmaßen (Spannweite, Länge, Fahrwerksgeometrie, etc.) verändert.

Zur Beurteilung der Möglichkeit des Betriebs eines neuen Luftfahrzeugs, dessen Code-Buchstabe höher als der Referenzcode des Flugplatzes ist, werden die Einrichtungen, Ausrüstungen in Hinblick auf den Betrieb des Luftfahrzeuges am Flughafen Linz durch den Airside Operations Manager in Zusammenarbeit mit dem Safety Manager mittels Safety Assessment analysiert und bewertet.

Als Bewertungsgrundlagen fließen hierbei insbesondere folgende Daten ein.

- Rumpflänge
- Rumpfbreite
- Rumpfhöhe
- Heckhöhe
- Spannweite
- vertikale Höhe der Flügelspitze
- Cockpitsicht
- Abstand der Augenposition des Luftfahrzeugführers zu Bugfahrwerk und Hauptfahrwerk
- äußerer Radabstand Hauptfahrwerk
- Radstand
- Steuersystem Hauptfahrwerk
- Fahrwerksgeometrie
- Triebwerksdaten
- Flugleistung
- technologische Entwicklung

Mitgeltende Dokumente:

- FL804013 VA Codeletter F Operation
- Checkliste Code F

29. Verfahren und Maßnahmen für den Brandschutz

Basierend auf den aktuellen Brandschutzvorschriften/Richtlinien sowie EU/EASA ADR.OR.C.040 ist der vorbeugende Brandschutz wichtiger Bestandteil der Infrastruktur. Regelmäßige Prüfungen und Tests sorgen für eine stetige Verfügbarkeit von Löschgeräten und technischen Auflagen wie z. B. Rauchabzugsanlagen, Brandmeldeanlagen etc. Basierend auf den behördlichen Vorgaben werden die Gebäude der FLG hinsichtlich des vorbeugenden Brandschutzes kontinuierlich inspiziert.

Mitgeltende Dokumente:

- Brandschutzordnung

30. Kommunikationsverfahren, einschließlich Frequenzen, Sprache, Phraseologie, Fahrzeug-Rufnamen, Kommunikationssignale im Falle eines Funkausfalls, Weitergabe von Informationen

Die Kommunikation von Bodenfahrzeugen mit der Flugsicherungsstelle erfolgt über Funk (Frequenz 121,900) in der Sprache Deutsch. Entsprechende Verfahren sind im Handbuch Sprechfunkverfahren geregelt. Die Schulung erfolgt entsprechend des Lehrplanes Fahrberechtigung.

Mitgeltende Dokumente:

- Handbuch Sprechfunkverfahren
- FL 804083 Lehrplan Fahrberechtigung
- Betriebsvereinbarung ACG – FLG

31. Verfahren zum Schleppen von LFZ, einschließlich festgelegte Strecken, Beleuchtung von LFZ, Kommunikationsverfahren und Verfahren bei außergewöhnlichen Wetterbedingungen, bei denen das Schleppen von LFZ erlaubt oder nicht erlaubt ist

Das Schleppen von Luftfahrzeugen ist im Handbuch Schleppen und Hangarieren geregelt.

Mitgeltende Dokumente:

- Handbuch Schleppen und Hangarieren
- FL804015 Low Visibility Procedure
- Positionierungsindex
- Plan Vorfeldpositionen am Flughafen Linz

32. Verfahren für die Übergabe von Tätigkeiten und Übermittlung betrieblicher Informationen

Das Verfahren für die Übergabe von Tätigkeiten und Übermittlung betrieblicher Informationen ist in der Verfahrensweisung geregelt.

Mitgeltende Dokumente:

- FL804038 VA Weitergabe betrieblicher Informationen bei Schichtwechsel