

UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG

**Parallelpiste 11R/29L;
Flughafen Wien AG und Land Niederösterreich**

**TEILGUTACHTEN
EMERGENCY PLANNING
RESCUE AND FIRE FIGHTING**

Verfasser:

Ing. Andreas Herndler, MBA MPA

Im Auftrag: Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung RU4, UVP-Behörde, RU4-U-302
Bearbeitungszeitraum: von 05.03.2011 bis 30.03.2011

1. Einleitung:

1.1 Beschreibung des Vorhabens

Angesichts der weltweit massiv gestiegenen Zahlen bei Flugbewegungen sowie Flugpassagieren und des prognostizierten weiteren Anstieges dieser Zahlen, beantragt die Flughafen Wien AG den Ausbau des Flughafens Wien-Schwechat durch Neuerrichtung einer 3. Start- und Landebahn (Piste 11R/29L) mit einer Gesamtlänge von 3.680 m. Zur Realisierung dieses Planes bedarf es auch, beginnend bei Str.-km 20,480 und auf einer Länge von 7,420 km, der Verlegung der Landesstraße B10 Budapester Straße. Für diesen Vorhabensbestandteil ist das Land Niederösterreich als zuständiger Straßenerrichter bzw. -erhalter dem Verfahren als Antragsteller beigetreten.

Vom gesamten Vorhaben sind unter anderem noch erfasst:

- ❖ Errichtung und Betrieb einer Bodenaushubdeponie
- ❖ Geländeanpassungen
- ❖ Rodungen und Ersatzaufforstungen
- ❖ Errichtung von Rollwegen, Wegen und Betriebsstraßen
- ❖ Ausführung von Flugsicherungseinrichtungen, Markierungen und Beschilderungen
- ❖ Errichtung von Betriebsgebäuden und -einrichtungen im Bereich der neuen Piste (z.B. Winterdiensthalle; Werkstättengebäude; Beleuchtungsanlagen; Schneelagerplatz;)
- ❖ Ver- und Entsorgungseinrichtungen (z.B. Wasserversorgungs- bzw. Abwasserentsorgungsanlagen; Gas-, elektro- und nachrichtentechnische Versorgungsanlagen)
- ❖ technische Lärmschutzmaßnahmen
- ❖ landschaftspflegerische und naturschutzfachliche Begleitmaßnahmen.

Der Vorhabensstandort erstreckt sich über Bereiche der Gemeindegebiete von Fischamend, Klein Neusiedl, Rauchenwarth, Schwadorf und Schwechat und liegt in einem gemäß § 3 Abs. 8 UVP-G 2000 als belastetes Gebiet (Luft) ausgewiesenen Gebiet.

1.1 Rechtliche Grundlagen:

Aus materieller (inhaltlicher) Sicht sind bei der Erstellung des UVP- Gutachtens die Anforderungen der §§ 12 und 17 des UVP-G 2000 zu berücksichtigen.

Im Folgenden sind die Fragestellungen, die sich aus § 12 UVP-G 2000 ableiten, aufgelistet:

- ❖ gemäß § 12 Abs. 4 Z 1: Mit welchen mittelbaren und unmittelbaren Auswirkungen des Vorhabens auf die im Untersuchungsrahmen bereits dargestellten Schutzgüter ist unter Beachtung allfälliger Wechselwirkungen von Auswirkungen (§ 1 Abs. 1) zu rechnen? Wie werden diese Auswirkungen nach dem jeweiligen Stand der Technik und dem Stand der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften unter Berücksichtigung der Genehmigungskriterien des § 17 beurteilt?
- ❖ gemäß § 12 Abs. 4 Z 3: Mit welchen (dem Stand der Technik entsprechenden) Maßnahmen können schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen vergrößert werden?
- ❖ gemäß § 12 Abs. 4 Z 4: Was sind die Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Alternativen sowie die Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens? Sind die Angaben der Projektwerberin vollständig, richtig und plausibel, entspricht die von ihr ausgewählte Variante dem Stand der Technik?
- ❖ gemäß § 12 Abs. 4 Z 5: Wie sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher Konzepte und Pläne und im Hinblick auf eine nachhaltige Nutzung von Ressourcen zu beurteilen?
- ❖ gemäß § 12 Abs. 5: Welche Vorschläge zur Beweissicherung und zur begleitenden Kontrolle nach Stilllegung wären im konkreten Fall zielführend?

Im Folgenden sind die Fragestellungen, die sich aus § 17 UVP-G 2000 ableiten, dargestellt:

- ❖ gemäß § 17 Abs. 2 Z 1: Sind die zu erwartenden Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik begrenzt?
- ❖ gemäß § 17 Abs. 2 Z 2: Sind die Immissionsbelastungen der zu schützenden Güter möglichst gering gehalten, d.h. werden jedenfalls Immissionen vermieden, die
 1. das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn gefährden, oder
 2. erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, oder
 3. zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn im Sinne d. § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen?

- ❖ gemäß § 17 Abs. 2 Z 3: Werden Abfälle nach dem Stand der Technik vermieden oder verwertet oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß entsorgt?
- ❖ gemäß § 17 Abs. 5: Sind insgesamt aufgrund der Gesamtbewertung unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen insbesondere des Umweltschutzes durch das Vorhaben und seine Auswirkungen, insbesondere durch Wechselwirkungen, Kumulierungen oder Verlagerungen, schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten, die durch Auflagen, Bedingungen oder Befristungen, sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen nicht verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden können?

§3 Abs 3 UVP-G 2000 gibt Folgendes vor:

Wenn ein Vorhaben einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist, sind die nach den bundes- oder landesrechtlichen Verwaltungsvorschriften, auch soweit sie im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde zu vollziehen sind, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen von der Behörde (§ 39) in einem konzentrierten Verfahren mit anzuwenden (**konzentriertes Genehmigungsverfahren**).

Dies sind unter anderem:

Altlastensanierungsgesetz – AISAG

Abfallwirtschaftsgesetz - AWG

ArbeitnehmerInnenschutzgesetz – AschG

Bodenschutzgesetz

Bundesstraßengesetz

Bundesgesetz über die Verkehrs-Arbeitsinspektion

Denkmalschutzgesetz – DMSG

Eisenbahngesetz

Forstgesetz

Gaswirtschaftsgesetz

Kulturflächenschutzgesetz

Luftfahrtgesetz

NÖ Gassicherheitsgesetz

NÖ Nationalparkgesetz

NÖ Naturschutzgesetz

NÖ Straßengesetz

NÖ Bauordnung

Wasserrechtsgesetz WRG

samt jeweils auf der Grundlage der erwähnten gesetzlichen Bestimmungen erlassenen Verordnungen sowie auf Grund der jeweiligen Verwaltungsvorschriften jeweils mitanzuwendenden sonstigen rechtlichen Vorschriften.

2. Unterlagenbeschreibung und verwendete Fachliteratur:

2.1 Projektunterlagen

Berücksichtigt wurden alle Projektunterlagen bis und mit der Revision 5.

Vorhaben

1A	06.01	Feuerwache
1A	06.01.3001	Flugplatzrettungsbereich, Übersichtsplan
1A	06.01.3002	Feuerwache 3, Grundriß
1A	06.01.3003	Feuerwache 3, Ansichten
1A	06.01.3004	Feuerwache 3, Längsschnitte
1A	06.01.3005	Feuerwache 3, Querschnitte
1A	06.01.3006	Feuerwache 3, Draufsicht
1A	06.01.3007	Feuerwache 3, Elektroinstallation
1A	06.01.3008	Feuerwache 3, Grundriß Heizung
1A	06.01.3009	Feuerwache 3, Grundriß Lüftung
1A	06.01.3010	Feuerwache 3, Grundriß Sanitär
1A	06.01.3011	Feuerwache 3, Grundriß Regenwasser
1A	06.01.3012	Feuerwache 3, Grundriß Schmutzwasser
1A	06.01.3013	Feuerwache 3, Brandabschnittsplan
1A	06.01.3014	Feuerwache 3, Schema Überdruckbelüftung
1A	06.02	Betriebstankstelle
1A	06.02.3203	Betriebstankstelle, elektrotechnische Erschließung
1A	06.12.1300	Übersichtsplan Gerätehallen
1A	09.02	Wasserversorgung Betriebsbereich
1A	09.05	Anbindung Gasversorgung
1A	10.03	Betriebszeiten
1B	03.14	Brandschutzberechnungen
1B	30.22	Feuerwache, Wärmeschutznachweis
1B	30.30	Vorl. Explosionsschutzdokument
1B	30.31	VEXAT-Dokumente

2.2 Fachliteratur/unveröffentlichte Schriften

- ICAO 9137, Airport Services Manual, Part 1 – Rescue and Fire Fighting, 3rd edition, 1990
- ICAO 9137, Airport Services Manual, Part 5 – Removal of Disabled Aircraft, 3rd edition, 1996
- ICAO 9137, Airport Services Manual, Part 7 – Airport Emergency Planning, 2nd edition, 1991
- ICAO Annex 14, Aerodromes, Volume I – Aerodrome and Design Operations, 5th edition, 2009, corrigendum, 22.02.2010
- Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über Maßnahmen bei Vorfällen und Notfällen in der Zivilluftfahrt (Zivilluftfahrt-Vorfall- und Notfall-Maßnahmen-Verordnung – ZNV), BGBl. II Nr. 318/2007
- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Oberste Zivilluftfahrtbehörde, Richtlinie betreffend Anforderungen an die Flughafenfeuerwehren, GZ. BMVIT-60.070/0010-II/PMV/2008
- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Oberste Zivilluftfahrtbehörde, Bergung von bewegungsunfähigen Luftfahrzeugen, GZ. BMVIT-60.070/0014-II/FFBL/2009
- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Oberste Zivilluftfahrtbehörde, Test der Eingreifzeit der Flughafenfeuerwehren, GZ. BMVIT-60.070/0022-II/FFBL/2009
- Flughafen Wien AG, Betriebshandbuch Flughafenfeuerwehr, November 2008
- Flughafen Wien AG, Betriebshandbuch Ambulanz, März 2009
- Flughafen Wien AG, Einsatzplan Flugnot, GZ. BMVIT-60.610/0001-II/PMV/2008

3. Technisches Gutachten:

Befund:

Aufgrund der Errichtung einer neuen Piste 11R/29L am Flughafen Wien und den damit verbundenen Anforderungen gemäß ICAO Annex 14 wird seitens der Flughafenfeuerwehr eine Eingreifzeit von 2 bzw. max. 3 Minuten (*1A/06.01 Feuerwache*) resp. 3 bzw. max. 4 Minuten gefordert (*Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Oberste Zivilluftfahrtbehörde, Richtlinie betreffend Anforderungen an die Flughafenfeuerwehren, GZ. BMVIT-60.070/0010-II/PMV/2008*), weswegen im Bereich der Gerätehallen (*1A/06.12.1300 Übersichtsplan Gerätehallen*) die Errichtung einer neuen Feuerwache 3 erforderlich wird.

Der Aufgabenbereich der neuen Feuerwache umfaßt (*1A/06.01 Feuerwache*)

- den Brandschutz für das neue Pisten- und Rollwegsystem bis zum Anschluß an den Bestand (bestehende Piste 11L/29R im Norden, Rollweg E im Osten)
- inklusive der damit umschlossenen Straßen und Wege bis zur neuen Flugplatzumzäunung
- und den Brandschutz für die Gebäude des neuen Betriebsbereiches (< 100.000 m²).

Die neue Piste 11R/29L und die zugehörigen Rollwege werden für Luftfahrzeuge Code F ausgelegt, weswegen die neue Feuerwache 3 Kategorie 10 zu umfassen hat (*ICAO Annex 14 bzw. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Oberste Zivilluftfahrtbehörde, Richtlinie betreffend Anforderungen an die Flughafenfeuerwehren, GZ. BMVIT-60.070/0010-II/PMV/2008*).

Kategorie 10 (Cat 10) umfaßt Luftfahrzeuge mit einer Gesamtlänge von 76 m bis max. 90 m und einer max. Rumpfbreite von 8 m (*ICAO Annex 14 bzw. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Oberste Zivilluftfahrtbehörde, Richtlinie betreffend Anforderungen an die Flughafenfeuerwehren, GZ. BMVIT-60.070/0010-II/PMV/2008*).

Es werden folgende Einsatzfahrzeuge vorgehalten (*1A/06.01 Feuerwache*):

- 1 Pulverlöschfahrzeug mit 3.000 kg Pulver
- 3 Flughafenlöschfahrzeuge mit je mindestens 12.000 l Wasser
- 2 Tanklöschfahrzeuge (Rettungskomponente) mit je mindestens 4.000 l Wasser

Die Mindestanforderungen für Kategorie 10 betragen (*ICAO Annex 14 bzw. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Oberste Zivilluftfahrtbehörde, Richtlinie betreffend Anforderungen an die Flughafenfeuerwehren, GZ. BMVIT-60.070/0010-II/PMV/2008*):

- 48.200 l Wasser auf Fahrzeugen bei einer Abgaberate von 16.600 l Schaum der Klasse A pro Minute oder
- 32.300 l Wasser auf Fahrzeugen bei einer Abgaberate von 11.200 l Schaum der Klasse B pro Minute

- 450 kg Löschpulver auf Fahrzeugen
- min. 3 Einsatzfahrzeuge
- eine Reserve von 200 % jener Mengen an Schaummittel und Ergänzungslöschmitteln, welche auf den Einsatzfahrzeugen bereitgehalten werden, muss zum Zwecke der Wiederauffüllung auf Fahrzeuge am Flughafen vorrätig sein

Die Besetzung der Feuerwache ist rund um die Uhr gegeben (Schichtbetrieb). Die Normalschichtstärke beträgt 6 Mann, die Mindestschichtstärke 5 Mann (1A/06.01 Feuerwache, 1A/10.03 Betriebszeiten).

Aufgrund der ebenfalls zur Errichtung gelangenden Betriebstankstelle ist für die Feuerwache 3 ein 24 h – Schichtbetrieb mit mindestens 6 Personen vorgesehen (1A/06.02 Betriebstankstelle).

Zur Unterstützung der hauptberuflichen Mannschaft bei Flugnotfällen (Besetzen der Notrutschen, Verbringen von Verletzten zum Triageplatz, Betrieb des SAN-LKW's) ist eine sogenannten Hilfsfeuerwehr am Flughafen eingerichtet (Flughafen Wien AG, *Betriebshandbuch Flughafenfeuerwehr, November 2008*).

Für die bestehenden Einrichtungen stehen folgende Mannschaften zur Verfügung (Flughafen Wien AG, *Betriebshandbuch Flughafenfeuerwehr, November 2008*):

- Flugnotfall
 - 1 Mann Feuerwehr-Einsatzleiter Flugnot
 - 1 Mann Nachrichtenzentrale
 - 3 Mann 11 / 29 Kat. 9
 - 1 Mann 11 / 29 Rettungskomponente
 - 3 Mann 16 / 34 Kat. 9
 - 1 Mann 16 / 34 Rettungskomponente
 - 8 Mann Hilfsfeuerwehr

— Gebäudebrand

Die Gebäude am Flughafen Wien sind mit einer Brandmeldeanlage im Vollschutz ausgestattet und weisen einen ausreichenden Baulichen Brandschutz auf. Es gibt eine flächendeckende Indoor-Wasserversorgung in Form von Wandhydranten. Der Mannschaftsstand wird jeweils an die gewichtete m²-Anzahl der vorhandenen Nutzflächen angepaßt (1 Mann pro 100.000 m²). An Wochenenden, Feiertagen und in Nachtdiensten wird der Stand um 1 Mitarbeiter abgesenkt.

Gewichtung:

Passagierflächen (Terminals, Gates, etc.): m² x 1,3
Betriebsflächen (Büros, Werkstätten, Lager, etc.): m² x 1,0
Parkhäuser, Einstellhallen, etc.: m² x 0,5

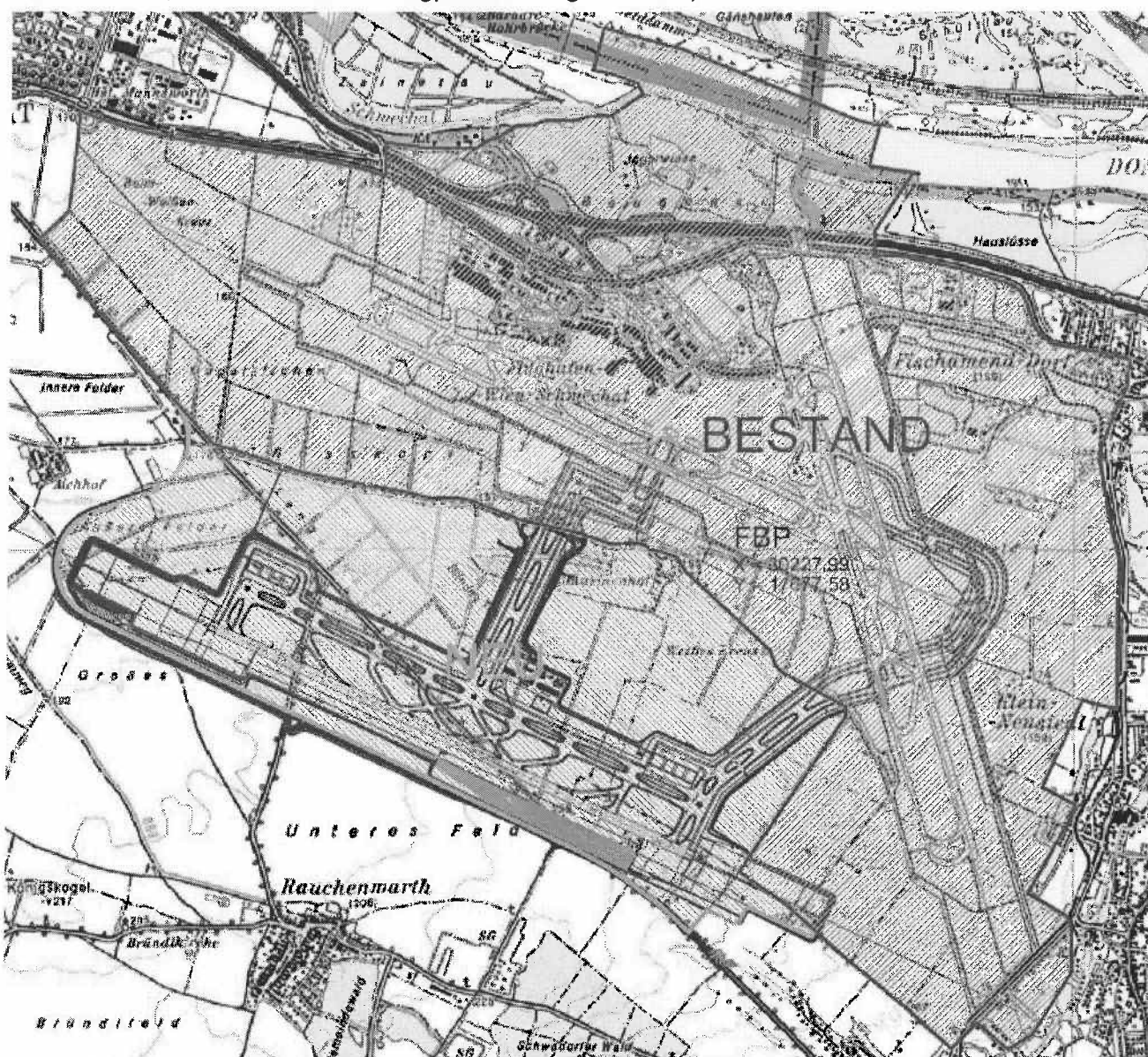
z.B.: 2009: Gewichtete Fläche = 587.015 m² = 6 Mann

- 1 Mann Feuerwehr-Einsatzleiter Gebäude
- 1 Mann Zugs-/Gruppenkommandant
- 4 Mann

Die Fahrzeuge der Feuerwehr sind hoch automatisiert und für den Einmannbetrieb ausgelegt. Die Rettungskomponente ist auf der Evakuierungsseite tätig, hält die Rettungswege frei und ist auch für den Innenangriff vorgesehen. Die Hilfsfeuerwehr besetzt die Notrutschen, weist Unverletzte vom LFZ weg und bringt Verletzte zum Triageplatz (Flughafen Wien AG, *Betriebshandbuch Flughafenfeuerwehr, November 2008*).

Die neue Feuerwache wird an das bestehende Alarmsystem des Flughafens angebunden (1A/06.01 Feuerwache).

Aufgrund der Neuerrichtung der Piste 11R/29L und der damit verbundenen Änderung der Flugplatzgrenzen ist der bestehende verordnete Rettungsbereich zu ergänzen (1A/06.01 Feuerwache, 1A/06.01.3001 Flugplatzrettungsbereich):



Der bestehende Feuerwehrübungsplatz südlich der bestehenden Piste 11L/29R wird beim Ausbau des Mittelrollweges (3. Ausbaustufe) aufgelassen. Die Errichtung eines Feuerwehrübungsplatzes ist lt. ICAO als Vorsorge einer Übungsmöglichkeit definiert.

Unabhängig vom ggst. Vorhaben wird bis zum Zeitpunkt der Auflassung des bestehenden Feuerwehrübungsplatzes sichergestellt, daß eine Übungsmöglichkeit entsprechend den ICAO-Bestimmungen zur Verfügung steht (*1A/06.01 Feuerwache*).

Im Betriebsbereich werden entlang des Leitungsnetzes in Abständen von 80 m Hydranten errichtet. Der maximale Abstand einer möglichen Brandstätte innerhalb dieser Ringleitung beträgt ebenfalls 80 m. Für die Brandbekämpfung erfolgt die Entnahme aus 3 oder mehr Hydranten. Die Hydranten werden abhängig davon, ob sie im Fahrbereich liegen oder nicht, als Fallmantel- (16 Stück) oder als Unterflurhydranten (5 Stück) ausgeführt (*1A/09.02 Wasserversorgung Betriebsbereich*).

Der Löschwasserbedarf beträgt (*1A/09.02 Wasserversorgung Betriebsbereich*):

- Wandhydranten: bei den drei obersten bzw. weit entferntesten Wandhydranten je 600 l/min bei 3 bar
- Hydranten Freiflächen: 5.000 l/min bei 1,5 bar

Zur Wärmeversorgung im neuen Betriebsbereich ist ein lokales Fernwärmesystem vorgesehen, das von gasbetriebenen Heizkesseln, die im Infrastrukturgebäude angesiedelt sind, gespeist wird. Dafür ist eine neue Gasversorgung, ausgehend von der im Norden des Betriebsbereiches verlaufenden EVN-Ost-Leitung erforderlich (*1A/09.05 Anbindung Gasversorgung*).

Die Feuerwache 3 ist ein eingeschossiges, nicht unterkellertes Flachdachgebäude und gliedert sich in drei, durch verschiedene Raum-/Gebäudeteilhöhen gekennzeichnete funktionale Bereiche (*1A/06.01 Feuerwache*):

- Fahrzeugeinstellbereich, lichte Raumhöhe ca. 6 m
- Lagerbereich, lichte Raumhöhe ca. 4,6 m
- Personal-/Dienstbereich, lichte Raumhöhe ca. 3 m

In der Fahrzeugeinstellhalle können insgesamt 7 Einsatzfahrzeuge untergebracht werden. In demselben Gebäudeteil befinden sich an der westlichen Seite eine Waschbox und eine Service Box, Letztere ausgestattet mit einer Reparaturgrube. Am hinteren Ende der Waschbox sind auf einer Konsole (4,1 m über OKFB) die Schaummitteltanks (8 x 1.000 l) untergebracht (*1A/06.01 Feuerwache*).

Daran angeschlossen ist der Lagerbereich mit vier kleineren Betriebsmittel-/Materialräumen und einer Löscherwerkstätte mit Lager. An der Westseite des Gebäudes sind des Weiteren ein Raum für übergeordnete Nachrichtentechnik sowie die Unterzentrale Brandmeldeanlage vorgesehen (*1A/06.01 Feuerwache*).

Die Notstromversorgung befindet sich nicht in der Feuerwache 3, sondern innerhalb des Flughafengeländes (*1A/06.01 Feuerwache*).

Der tiefere Gebäudeteil (3 m lichte Höhe in personengenutzten Räumen) mit einem Schulungsraum, Haustechnikräumen, dem Schulungsübernachtungstrakt, den

Sanitäreinheiten, Garderoben und einem Fitneßraum verläuft entlang der nördlichen Gebäudelängsseite. An der Garderobenostseite sind 5 Sanitär- und Ruheräume (24-Stunden-Dienst) mit einem Koch-/Essbereich angeordnet. Das exponierte, verglaste Dienstzimmer im Südosten des Gebäudes besitzt einen 180°-Ausblick (1A/06.01 Feuerwache).

Die Tore sind als Klapptore, mit Sichtfenstern und teilweise integrierten Fluchttüren ausgebildet. Die Steuerung ist außenliegend über dem Tor, Anfahrerschutz aus V2-2-Edelstahlrohr, innen und außen. Bei Alarm öffnen alle Tore des Garagenbereiches gleichzeitig und automatisch bei Windgeschwindigkeiten bis zu 150 km/h binnen 7 Sekunden. Die Tore weisen eine einfache mechanische Entriegelung (ohne Leiter) auf, um sie bei Stromausfall oder Störung manuell öffnen zu können (1A/06.01 Feuerwache).

Das Feuerwehrgebäude ist durch F90-Brandschutzwände in mehrere Brandabschnitte aufgeteilt (1A/06.01.3010 Feuerwache 3, Brandabschnittsplan), wobei der Technikraum, der Heinzraum und Nachrichtentechnikraum eigene Brandabschnitte bilden. 3 % der Hallendachfläche besteht aus rauchabziehenden Oberlichtern (RWA), eines der Tore öffnet sich ebenfalls bei Rauchentwicklung (1A/06.01 Feuerwache, 03.14 Brandschutzberechnungen).

In dem an die Halle angrenzenden Flur wird ein ständiger Überdruck erzeugt, weswegen die Ausbildung einer Schleuse zwischen dem Garagen- und dem Büroteil entfallen kann. Die Halle bzw. der Flur sowie die Türen der entsprechenden Technikräume und die im Hallentor integrierte Fluchttür erhalten eine T30-Ausführung (1A/06.01 Feuerwache).

Grundsätzlich gilt für alle Gewerke innerhalb des Gebäudes alle Öffnungen zwischen zwei Brandabschnitten in F90 und zwischen zwei Rauchabschnitten in F30 auszuführen und mit entsprechenden Brandschotten zu schließen. Bei Führung von Leitungen durch notwendige Flure werden die Elektrokabel mit I30-Kanälen abgeschottet (1A/06.01 Feuerwache).

Eine Sicherheitsbeleuchtung ist für das Gebäude vorgesehen, wobei hierfür Leuchten der Allgemeinbeleuchtung verwendet werden. Diese Leuchten erhalten eine zusätzliche Einspeisung von der Sicherheitsstromversorgung. Zusätzlich sind für die Kennzeichnung der Rettungswege Fluchtwegleuchten in Dauerschaltung vorgesehen (1A/06.01 Feuerwache).

Die Fluchtwege sind gemäß ASTV §§ 16-22, TRVB 102 bzw. NÖ BTV gekennzeichnet. Insgesamt sind 6 Fluchttüren im Feuerwehrgebäude eingebaut. Davon befinden sich 2 auf der Südseite, unter anderem in einem Tor, 4 Fluchttüren befinden sich auf der Nordseite (1A/06.01 Feuerwache).

Als erste Löschhilfe sind Handfeuerlöscher gemäß TRVB F124 vorgesehen. Die Installation einer erweiterten Löschhilfe in der Feuerwache 3 ist nicht vorgesehen (1A/06.01 Feuerwache, 03.14 Brandschutzberechnungen).

Für die Früherkennung und Alarmierung bei Feuer ist eine Brandmeldeanlage gemäß TRVB S123/03 vorgesehen (Vollschutz). Im Infrastrukturgebäude, welches ebenfalls innerhalb des neuen Betriebsbereiches liegt, wird eine Brandmeldeunterzentrale eingerichtet, die mittels Lichtwellenleiter-Ring in das Brandmeldenetz des Flughafens eingebunden wird. Von dieser Brandmeldeunterzentrale wird mittels Buskabel eine Ringleitung zwischen den in den einzelnen Gebäuden vorgesehenen Unter-Unterzentralen (und somit auch der Feuerwache 3) hergestellt (*1A/06.01 Feuerwache*).

In der Feuerwache 3 werden folgende Bereiche überwacht (*1A/06.01 Feuerwache*):

- mit nichtautomatischen Brandmeldern
 - Gebäudeausgänge
 - Notausgänge
- mit automatischen Brandmeldern
 - alle Räume, Flure, Lager, etc.

Gutachten:

Sämtliche neu zu errichtenden Flächen und Gebäude, inkl. der Piste 11R/29L und den angeschlossenen Rollwegen (bis zum Bestand) werden von der ebenfalls neu zu errichtenden Feuerwache 3 betreut, welche rund um die Uhr mit 6 Mann besetzt ist (5 Mann Flugnot + 1 Mann Gebäudebrandschutz) und der Kategorie 10 entspricht.

Eine Reduktion der Mannschaft des Gebäudebrandschutzes an Wochenenden, Feiertagen und in Nachtdiensten um 1 Mann, d.h. von 1 Mann auf 0 Mann, erscheint nicht möglich, da mit 0 Mann der Gebäudebrandschutz bei einem 24 h – Betrieb auf bzw. in den neu zu errichtenden Flächen und Gebäuden nicht sichergestellt ist.

Die Forderung nach einer Eingreifzeit von 2 bzw. max. 3 Minuten im Flugnotfall ist derzeit unbegründet. Recherchen haben ergeben, daß die 2 bzw. 3 Minuten aus Annex 14, 3rd edition, 1999, stammen, und es sich um eine Soll-Bestimmung handelt. Lt. Annex 14, 5th edition, 2009 und lt. österreichische Regelung (*Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Oberste Zivilluftfahrtbehörde, Richtlinie betreffend Anforderungen an die Flughafenfeuerwehren, GZ. BMVIT-60.070/0010-II/PMV/2008*) ist eine Eingreifzeit von 3 bzw. max. 4 Minuten sicherzustellen.

Für Einsätze mit Luftfahrzeugen (Flugnot) werden 5 Einsatzfahrzeuge (Minimum: 3 Fahrzeuge) und für den Gebäudebrandschutz 1 Einsatzfahrzeug vorgehalten.

Die Bevorratung an Löschwasser auf Fahrzeugen entspricht den Vorgaben für Schaum der Klasse B (Soll: 32.300 l, Ist: min. 36.000 l). Die Bevorratung von Ergänzungslöschmitteln entspricht den Vorgaben (Soll: 450 kg, Ist: 3.000 kg).

Die Vorhaltung von Reserveschaummittel in der Feuerwache 3 mit 8.000 l entspricht nicht den geforderten 200 % jener Mengen an Schaummittel welche auf den Einsatzfahrzeugen bereitgehalten werden ($3 \times 12.000 \text{ l} \times 6 \% \times 2$ (doppelte Menge am Fahrzeug) $\times 2$ (200 % am Lager) = 8.640 l).

Hinsichtlich der üblicherweise am Flughafen zum Einsatz gelangenden Hilfsfeuerwehr stellt sich die Problematik der Verfügbarkeit im Bereich der neu zu errichtenden Flächen und Gebäude.

Hinsichtlich der am Flughafen zum Einsatz gelangenden Sanitätsstelle stellt sich ebenfalls die Problematik der Verfügbarkeit im Bereich der neu zu errichtenden Flächen und Gebäude.

Die vorgeschlagene Erweiterung des Flugplatzrettungsbereiches erscheint im Vergleich zum bereits bestehenden Flugplatzrettungsbereich zu klein bzw. zu knapp dimensioniert.

Als Vorsorge einer Übungsmöglichkeit ist ein neuer Feuerwehrübungsplatz vorgesehen, welcher vor Beginn der 3. Ausbaustufe errichtet wird.

Die Löschwasserversorgung mit 3 x 600 l/min bei 3 bar an den drei obersten bzw. weitest entfernten Wandhydranten bzw. 5.000 l/min bei 1,5 bar aus min. 3 Oberflur- bzw. Unterflurhydranten wird als ausreichend betrachtet.

Für die Wärme- und Gasversorgung sind keine besonderen Sicherheitsmaßnahmen notwendig.

Das Gebäude der Feuerwache 3 (Fahrzeugeinstell-, Lager- und Personal- bzw. Dienstbereich) kann als ausreichend betrachtet werden. Lediglich die Anzahl der Schlafräume ist aufgrund der Mindestpersonalstärke von 6 Mann zu überarbeiten.

