



REPUBLIK ÖSTERREICH
WERNER FAYMANN
BUNDESMINISTER

Bundesministerium
für Verkehr, Innovation und Technologie

XXIII. GP.-NR
258 IAB

16. März 2007

zu 256 IJ

GZ. BMVIT-9.500/0001-I/PR3/2007 DVR:0000175

An die
Präsidentin des Nationalrates
Mag. Barbara Prammer
Parlament
1017 Wien

Wien, 16. März 2007

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 256/J-NR/2007 betreffend Flughafen Wien II, die die Abgeordneten Dr. Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde am 17. Jänner 2007 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zum Motiventeil:

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass Flughafeninfrastruktur als solche nicht als Wachstumsmotor angesehen werden kann. Vielmehr wird in der Planung von Infrastrukturanlagen auf Flughäfen auf die durch andere Faktoren (wachsende Wirtschaft, steigender internationaler Tourismus, Billigairlines, EU-Osterweiterung, usw.) bestimmte Nachfrage reagiert. In diesem Sinne ist auch durch die „in den Jahren 1995 bis 2005“ genehmigten Projekte keine Zunahme der Flugbewegungen kausal hervorgerufen worden.

Frage 1:

Welchen Bescheidgegenstand hat der Bescheid aus dem Jahre 1989, ZI. 60.636/4-7/89, konkret und welche Auflagen wurden zum Schutz der NachbarInnen vor Lärm erteilt? Wir ersuchen um Übermittlung dieses Bescheids.

Antwort:

Einleitend wird darauf hingewiesen, dass der Bescheid noch vor In-Kraft-Treten des UVP-Gesetzes ergangen ist. Er hat folgenden Gegenstand: Erteilung der Errichtungsbewilligung gemäß § 78 LFG für die Verlängerung der Instrumentenpiste 12/30 (jetzt 11/29) von 3.000 m auf 3.500 m samt Wendefläche, Befeuerungsanlagen und Neubau der Trafostation 4 im westlichen Bereich auf dem Flughafen Wien-Schwechat. Der Bescheid liegt bei. Unter Hinweis auf die Ausführungen zum Motiventeil ist zu den lärmtechnischen Aspekten der Pistenverlängerung anzumerken, dass – im Gegensatz zum Neubau einer Piste – eine 3000 m lange Piste mit samt ihren An- und Abflugrouten bereits vorhanden war, die Umgebung des Flughafens somit ein (lärm-) vorbelastetes Gebiet darstellte. Die Verlängerung der Piste

erfolgte vor allem unter den Aspekten der Erhöhung der Sicherheit und der Schaffung zweier gleichwertig nutzbarer Pisten. Eine durch die Pistenverlängerung kausal bedingte oder hervorgerufene Erhöhung der Bewegungszahlen war nicht zu erwarten, sodass Auflagen zum Schutz der Nachbarschaft vor Lärm nicht aufzutragen waren.

Frage 2:

Mit welchen Bescheiden wurden die „Bauvollendungsfrist“ bzw. die Frist zur Antragstellung der Betriebsaufnahme betreffend die Genehmigungsbescheide aus 1983 und 1989 verlängert, auf welche Dauer und mit welcher Begründung? Wir ersuchen um Übermittlung der Bescheide.

Antwort:

Die im Bescheid (gemäß § 68 LFG) vom 12.08.1983, Zl.: 33.103/314-I/6-1983, festgesetzte Frist zur Beantragung der Betriebsaufnahmegenehmigung wurde über Antrag der Flughafen Wien AG mehrmals, zuletzt mit Bescheid vom 20.12.2004, GZ.: BMVIT-60.614/0005-II/PMV/2004, bis nunmehr 31.12.2007 verlängert. Der Hauptgrund für die Verlängerungsanträge der Flughafen Wien AG waren Schwierigkeiten beim Grunderwerb. Im Übrigen kann die Begründung den beiliegenden „Verlängerungsbescheiden“ Pr.Zl. 60.614/10-7/89, Pr.Zl. 60.614/15-8/92, Pr.Zl. 60.614/3-8/96, GZl. 60.614/8-Z8/99, GZ.: 60.614/31-II/D/24/02, und GZ.: GZ.: BMVIT-60.614/0005-II/PMV/2004, entnommen werden.

Bei dem Bescheid vom 15.12.1989, Pr.Zl. 60.636/4-7/89, handelt es sich um eine Errichtungsbewilligung gemäß § 78 LFG. In dieser Norm sind Befristungen nicht vorgesehen.

Frage 3:

Wann wurde die Betriebsaufnahme für die verlängerte Piste 11/29 gemäß § 73 LFG genehmigt, ab wann durfte diese Piste also wieder in Betrieb genommen werden? Wir ersuchen um Übermittlung dieses Bescheides.

Antwort:

Die Errichtungsbewilligung für die Verlängerung der Piste 11/29 wurde mit Bescheid vom 15.12.1989, Pr.Zl. 60.636/4-7/89, und die Benützungsbewilligung für die Verlängerung der Piste 11/29 mit Bescheid vom 25.09.1997, GZ. 60.636/8-Z8/97, erteilt. Bei diesen Bescheiden handelt es sich um Bewilligungen gemäß § 78 LFG. Beide Bescheide liegen bei. Die Erteilung einer Betriebsaufnahmegenehmigung gemäß § 73 LFG ist nur für Genehmigungen gemäß § 68 LFG vorgesehen.

Frage 4:

Wann wurden die Bodeneinrichtungen Pier West, Cargo Center und Terminal Skyline jeweils genehmigt und welche Auflagen zum Schutz der Nachbarschaft vor Lärm wurden jeweils erteilt (um Beilage der Bescheide zur direkten oder indirekten Auskunftserteilung über die durch die Genehmigung erlaubten Lärmbelastung wird ersucht)?

Antwort:

Für die Bodeneinrichtung Pier West wurde seitens des Landeshauptmannes von Niederösterreich als Luftfahrtbehörde und für die Bodeneinrichtung Air Cargo Center seitens des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Zivilluftfahrtbehörde eine Reihe von Errichtungs- und Benützungsbewilligungen, jeweils gemäß § 78 LFG, erteilt.

Für die Bodeneinrichtung Skylink wurden vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Zivilluftfahrtbehörde ebenfalls mehrere Errichtungsbewilligungen gemäß § 78 LFG erteilt. Die Benützungsbewilligungen gemäß § 78 LFG sind bezüglich dieser Bodeneinrichtung noch ausständig. Darüber hinaus wurde seitens des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung mit Bescheid vom 21.08.2001, RU4-U-084/004, festgestellt, dass die Errichtung des Projektes Skylink nicht den Bestimmungen des UVP – Gesetzes unterliegt und daher keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist.

Unter Hinweis auf die Ausführungen zum Motiventeil möchte ich festhalten, dass eine Steigerung der Bewegungszahlen und somit eine Erhöhung der Belastung der Anrainer durch die oben angeführten Bodeneinrichtungen nicht kausal indiziert wird, sodass in diesen Bewilligungen keine Auflagen zum Schutz der Nachbarschaft vor Lärm vorzuschreiben waren.

Sämtliche Bescheide liegen bei. Diesen können die Genehmigungsdaten entnommen werden.

Frage 5:

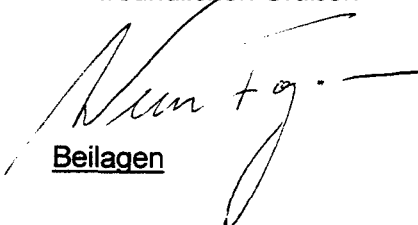
Wurde zwischenzeitig von der Zivilluftbehörde ein Fluglärm- Immissionsgutachten zum Flughafen Wien erstellt und einer medizinischen Begutachtung unterzogen? Was haben diese Gutachten ergeben?

Antwort:

Nein. Wie schon in der Beantwortung meines Amtsvorgängers zur schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 4407/J-NR/2006 ausgeführt, werden kontinuierlich Fluggeräuschmessungen mit fixen Lärmmessstellen im Umland des Flughafens durchgeführt. Dabei werden der Maximal-Pegel des Überfluges, die Dauer, der Energieinhalt bezogen auf eine Sekunde, die Pegelhäufigkeiten, die äquivalenten Dauerschallpegel über den Tag, den Abend und die Nacht, sowie die L_{DEN} -Werte erfasst und berechnet. Die Pegelwerte selbst werden automatisch mit Hilfe der erfassten Radarspur der jeweiligen Flugbewegung dem Verursacher zugeordnet. Das anfangs mit sechs fixen Stationen ausgestattete Messnetz wurde im Laufe der Zeit auf nunmehr 14 fixe und 2 mobile Messstellen erweitert.

Die Messergebnisse der fixen Lärmmessstellen können im Internet auf der Flughafen Wien – Umweltseite (www.vie-umwelt.at) abgerufen werden. Sie werden auch in der Anrainerzeitschrift „vis-a-vie“ und in der „NÖN Flughafen“ veröffentlicht. Die Messungen mit den mobilen Stationen werden gemäß den Ergebnissen des Mediationsverfahrens im Rahmen des Dialogforums allen Mitgliedern, sowie den Teilnehmern der Bezirkskonferenzen übermittelt.

Mit freundlichen Grüßen



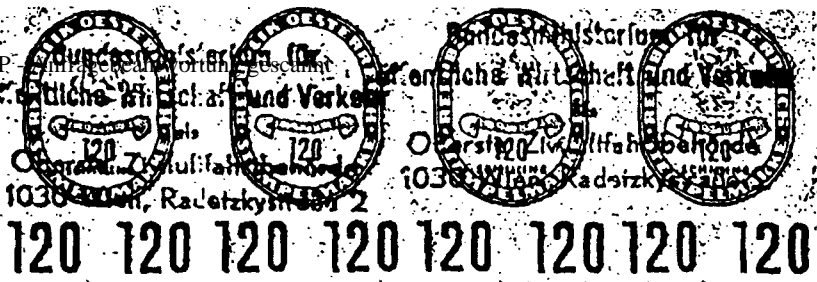
Beilagen

DEILHWE ZU DEN ...
1, 2 und 3

4 von 737

258/AR XXIII. GP

BUNDESMINISTERIUM FÜR ÖFFENTLICHE
WIRTSCHAFT UND VERKEHR
als
Oberste Zivilluftfahrtbehörde



120 120 120 120 120 120 120 120

Pr.Zl. 60.636/4-7/89

Flughafen Wien, am 15.12.1989

Betr.: Flughafen Wien-Schwechat;
Verlängerung der Instrumentenpiste 12/30
samt Wendefläche, Befeuerungsanlagen
und Neubau der Trafostation 4,
E r r i c h t u n g s b e w i l l i g u n g

KOPIE

Dipl. Ing. Christian Marek
Oberste Zivilluftfahrtbehörde

V e r h a n d l u n g s s c h r i f t

aufgenommen am 15. Dezember 1989 auf dem Flughafen Wien-Schwechat vom Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde gemäß § 78 Abs. 2 Luftfahrtgesetz, BGBl.Nr. 253/1957, in Verbindung mit §§ 40 - 44 AVG.

Gegenstand: Antrag der Flughafen Wien Betriebsgesellschaft mbH vom 16.11.1989 auf Erteilung der Errichtungsbewilligung gemäß § 78 LFG für die Verlängerung der Piste 12/30 von derzeit 3.000 m auf 3.500 m samt Wendefläche und Befeuerungsanlagen sowie den Neubau der Trafostation 4 im westlichen Bereich auf dem Flughafen Wien-Schwechat.

Verhandlungsleiter: Min.Rat Dr. WALCH Rudolf

Mitwirkende amtliche Organe; Ing. REIBENSPIESS Franz und Dipl.-Ing. VESELY Michael als luftfahrttechnische Amtssachverständige bzw. Amtssachverständiger für das Bauwesen

Sonstige Behördenvertreter:
Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr - Verkehrs-Arbeitsinspektorat: ASekr. LENK Herbert
Bundesamt für Zivilluftfahrt: Ing. GONTER Manfred als Amtssachverständiger für Flugsicherungstechnik und Befeuerungstechnik

Ing. SIDL Josef
als Amtssachverständiger für
Flugsicherungstechnik insbesondere
Instrumentenanlagen

WIDHALM Otto
als Amtssachverständiger für
Flugsicherungsbetrieb

Amt der NÖ-Landesregierung:

Ing. SCHEITHAUER Ernst
als Amtssachverständiger für
Elektrotechnik

Stadtgemeinde Schwechat:

Ing. STADLER Fritz

Bundesministerium f. wirtschaftl. Angelegenh.: Min.Rat Dr. ZEISSL Anton
Anwesende Partei und sonstige Beteiligte:

Für die Flughafen Wien
Betriebsgesellschaft mbH:

Ing. PASCHER Erwin
Ing. GRUBER Gerhard, Flugplatzbe-
triebsleiter
Dipl.-Ing. HACKENBERG Werner
Ing. TSCHIRK Bernhard
Ing. JIRKOVSKY Reinhard
KUNTNER Harald

Für den Projektanten,
Ziv. Ing. Büro Prof. Dipl.-Ing. Dr.
Neukirchen:

Ing. CIGLER Karl

Der Verhandlungsleiter eröffnet die Verhandlung um 08.30 Uhr, überzeugt sich von der Persönlichkeit der Erschienenen und legt den Verhandlungsgegenstand unter Verlesung des Antrages der Flughafen Wien Betriebsgesellschaft mbH vom 16.11.1989 dar. In diesem Zusammenhang wird vom Verhandlungsleiter auch auf die Zivilflugplatzbewilligung für den Flughafen Wien-Schwechat vom 28.12.1972, Zl. 33.103/206-I/8-1972, sowie auf den Bescheid des Bundesministeriums für Verkehr vom 12.8.1983, Zl. 33.103/314-I/6-1983, sowie auf die Sicherheitszonenverordnung für den Flughafen Wien-Schwechat vom 22.10.1976, Zl. 33.106/17-I/6-1976, hingewiesen, in welcher für die Instrumentenpiste 12/30 bereits seinerzeit eine Pistenlänge von 3.500 m festgelegt wurde.

Seitens der Flughafen Wien Betriebsgesellschaft mbH bzw. des Projektanten wird sodann das geplante Bauvorhaben der Verlängerung der Piste 12/30 von derzeit 3.000 m auf 3.500 m samt Wendefläche einschließlich Befeuierungsanlagen und Errichtung der Trafostation 4 sowie der Neusituierung der Flugsicherungsanlagen erläutert.

Verlesen wird sodann vom Verhandlungsleiter das Schreiben des Bundesministeriums für Landesverteidigung vom 6.12.1989, GZ 13.161/74-1.6/89, mit welchem das gemäß § 78 Abs. 2 Luftfahrtgesetz erforderliche Einvernehmen für die Erteilung der beantragten Errichtungsbewilligung für die Verlängerung der Instrumentenpiste 12/30 und den Neubau der Trafostation 4 hergestellt wurde.

Verlesen wird weiters das Gutachten des elektrotechnischen Amtssachverständigen Ing. Scheithauer, welcher infolge dienstlicher Verhinderung an der heutigen Verhandlung nicht persönlich teilnehmen konnte und daher sein Gutachten schriftlich vorgelegt hat.

Nach eingehender Diskussion werden sodann nachstehende

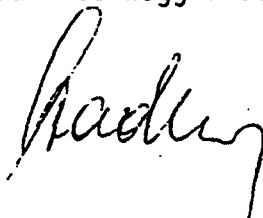
S t e l l u n g n a h m e n

abgegeben:

Stadtgemeinde Schwechat:

Durch die Verlängerung der Instrumentenpiste 12/30 um 500 m in westlicher Richtung besteht seitens der Stadtgemeinde Schwechat kein Einwand, wenn dadurch keine Steigerung der Lärmbelastung der Bewohner im Stadtgebiet erfolgt. Die im Verkehrsraumordnungsprogramm, LGBI. 8.000/26-0 Anlage 5, festgelegten Lärmbelastungszonen dürfen durch die vorgesehene Verlängerung der Start- und Landepiste nicht überschritten werden. Zur Absicherung der Grenzwerte wird die Errichtung stationärer Lärmmeßstellen verlangt.

Weiters wird durch die Verlängerung der Piste der im Eigentum der Stadtgemeinde befindliche Feldweg, Grundstück 789, EZ 9, KG Mannswörth, betroffen. Dieser Feldweg stellt für die Landwirte der KG Mannswörth eine wesentliche Zufahrt zu ihren im Bereich der Bundesstraßen 9 und 10 befindliche Äcker dar. Eine Auflösung dieses Feldweges im Sinne des NÖ-Landestraßengesetzes ist jedoch erst möglich, wenn eine entsprechende Ersatzzufahrt hergestellt wurde. Desgleichen kann erst in diesem Zeitpunkt über den Verkauf des Weggrundstückes verhandelt werden.



Zur Stellungnahme des Vertreters der Stadtgemeinde Schwechat wird vom Verhandlungsleiter auf den rechtskräftigen Zivilflugplatzbewilligungsbescheid vom 28.12.1972 verwiesen, in welchem unter anderem der Flughafen Wien Betriebsgesellschaft mbH unter Punkt 5. der Auflagen zum Schutze der Flughafenanrainer vor unzumutbaren Fluglärmemissionen auferlegt wurde, bei der Obersten Zivilflugbehörde die Festlegung lärmindernder An- und Abflugverfahren zu beantragen und für die Überwachung ihrer Einhaltung eine Fluglärmüberwachungsanlage einzurichten.

Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten:

Seitens des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten besteht gegen die Erteilung der beantragten Errichtungsbewilligung kein Einwand. Die erforderlichen Grundstücke wurden im Sinne des seinerzeitigen Bescheides des Bundesministeriums für Verkehr vom 12.8.1983, Zl. 33.103/314-I/6-1983, für den Ausbau der Piste 12/30 im wesentlichen bereits angekauft und stehen der Flughafen Wien Betriebsgesellschaft mbH für die notwendigen Baumaßnahmen zur Verfügung. Was den vom Vertreter der Stadtgemeinde Schwechat genannten Weg betrifft, werden die entsprechenden Einlösungsverhandlungen bzw. Gespräche zur Umlegung dieses Weg unverzüglich aufgenommen werden, so daß hiedurch keine Verzögerung für die Bauführung zu erwarten ist. Für die Kosten dieser Wegumlegung bzw. Einlösung wird jedoch die Flughafen Wien Betriebsgesellschaft mbH aufzukommen haben, da die finanziellen Budgetmittel des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten derzeit für andere Flughafengrundeinlösungen blockiert sind.

Blum

Der Vertreter der Flughafen Wien Betriebsgesellschaft mbH, Ing. Pascher, erklärt hiezu, daß die ~~Flughafen Wien Betriebsgesellschaft mbH~~ die finanziellen Mittel für diese Wegeinlösung bzw. Wegumlegung seitens der Flughafen Wien Betriebsgesellschaft mbH vorläufig getragen werden und zwar analog zur seinerzeitigen Vorgangsweise beim Erwerb der Grundstücke Buschmann/Katharinenhof.

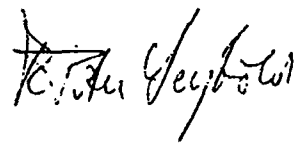
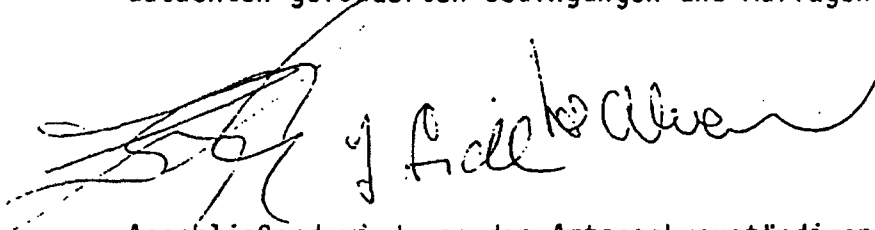
Pascher

2. 2. 83
Blum

Bundesamt für Zivilluftfahrt:

Auf Grund der Flugbewegungsplanung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt sowie der auf dem Flughafen Wien-Schwechat vorherrschenden Windverhältnisse wird die Instrumentenpiste 12/30 primär als bevorzugte Startpiste in der Richtung 30 benützt. Im Interesse der Sicherheit des Flugbetriebes unter besonderer Berücksichtigung der in den letzten Jahren stark angewachsenen Benützung des Flughafens durch Langstreckenflugzeuge ist daher der Ausbau der Instrumentenpiste 12/30 auf die bereits in der Zivilflugplatzbewilligung vom 28.12.1972 und in der Sicherheitszonenverordnung für den Flughafen Wien-Schwechat vom 22.10.1976 festgelegte Pistenlänge von 3.500 m dringend notwendig.

Vom Standpunkt des Bundesamtes für Zivilluftfahrt besteht daher gegen die Erteilung der beantragten Errichtungsbewilligung bei Einhaltung der, insbesondere von den Amtssachverständigen des Bundesamtes für Zivilluftfahrt im nachfolgenden Gutachten geforderten Bedingungen und Auflagen, kein Einwand.



Anschließend wird von den Amtssachverständigen der Obersten Zivilluftfahrtbehörde sowie des Bundesamtes für Zivilluftfahrt und dem Vertreter des Verkehrs-Arbeitsinspektorates gemeinsam

B e f u n d u n d G u t a c h t e n

wie folgt abgegeben:

Die Flughafen Wien Betriebsgesellschaft mbH hat mit Schreiben vom 16.11.1989 auf Grund des Zivilflugplatz-Bewilligungsbescheides des Bundesministeriums für Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde vom 28.12.1972, ZI. 33.103/226-1/8-1972, in der Fassung des Bescheides vom 12.8.1983, ZI. 33.103/314-1/6-1983, die Erteilung der Errichtungsbewilligung nach § 78 Luftfahrtgesetz für die Verlängerung der Instrumentenpiste 12/30 von derzeit 3.000 m auf 3.500 m in westlicher Richtung samt Wendefläche, einschließlich Befeuerungsanlagen und den Neubau der zugehörigen Trafostation 4 sowie für die in diesem Zusammenhang notwendige Herstellung des inneren Flughafenumfahrungs- und Wartungsstraßensystems beantragt und hiezu nachstehende, von der Arbeitsgemeinschaft Prof. Dipl.-Ing. Dr. Neukirchen und Airplan GmbH - Ingenieurgesellschaft für Flughafenbau erstellte Projektsunterlagen vorgelegt:

- Tenschnischer Bericht vom 20.9.1989, Nr. 1131, 101b
- Lageplan M 1:2000, vom 20.9.1989, Nr. 1131, 102b
- Detallageplan M 1:1000, vom 20.9.1989, Nr. 1131, 103b
- Längenschnitt M 1:1000/100, vom 20.9.1989, Nr. 1131, 104a
- Regelquerschnitte M 1:50, 1:100 vom 20.9.1989, Nr. 1131, 105
- Markierungsplan M 1:1000 vom 8.11.1989, Nr. 1131, 106
- Übersichtsplan Neubau Landekurssender 30, M 1:5000 vom 20.9.1989, Nr. 1131, 201 sowie
- Einreichplan Neubau der Trafostation 4, M 1:100, 1:2000 vom 12.9.1989, Nr. 1215, 301, von Ziv.Ing. Prof. Dipl.-Ing. Dr. Neukirchen.

Vom luftfahrttechnischem Standpunkt wird hiezu festgestellt, daß die vorgesehene Pistenverlängerung aus Gründen der Sicherheit des Flugbetriebes des in den letzten Jahren auf dem Flughafen Wien-Schwechat stark angestiegenen Verkehrs mit Langstreckenflugzeugen dringend notwendig ist. Die Instrumentenpiste 12/30 wird auf Grund der auf dem Flughafen vorherrschenden Windverhältnissen und der Flugbewegungsplanung der Flugsicherung vorzugsweise für Abflüge benützt. Von der internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) wird daher seit Jahren im ICAO-Regionalplan Doc. 7754 für die Piste 12/30 unter Berücksichtigung des kritischen Flugzeuges Boeing 747 mit einem maximalen Abfluggewicht von 308 bis 380 Tonnen eine Pistenlänge von 3.500 m gefordert und daher auch bereits in der Zivilflugplatzbewilligung sowie in der Sicherheitszonenverordnung für den Flughafen Wien-Schwechat vor Jahren festgelegt. Da der Flughafen nunmehr in immer stärkerem Ausmaß von Fluggesellschaften, wie Alia, Singapur-Airlines, Garuda, South African-Airlines, KLM, Lauda und nicht zuletzt auch Austrian Airlines mit Flugzeugen der Typen Boeing 747, Tristar, DC 10, Boeing 767 und Airbus benützt wird, die für den Startlauf, insbesondere aber den Startlaufabbruch eine größere Pistenlänge erfordern, ist daher dieses Bauvorhaben nicht länger aufschiebbar. In diesem Zusammenhang wird auch auf die vorstehende Stellungnahme des Bundesamtes für Zivilluftfahrt hingewiesen.

Vom luftfahrttechnischem und bautechnischem Standpunkt entspricht das eingereichte Projekt der Pistenverlängerung samt Wendefläche und Neubau der Trafostation 4 einschließlich Nebenanlagen im wesentlichen den Anforderungen der Zivilflugplatz-Verordnung, BGBl. Nr. 313/1972, und dem letzten Stand der Technik. Beim Pistenbau wird jedoch darauf Bedacht zu nehmen sein, daß der Krümmungsradius beim Übergang vom alten Pistenteil in den neuen Pistenteil gemäß § 19 Abs. 2 ZFV-1972 mindestens 30.000 m betragen muß.

Auch wird hinsichtlich des Sicherheitsstreifens bei den Geländeregulierungen darauf zu achten sein, daß die gemäß § 25 ZFV-1972 maximal zulässige Längsneigung von 1,5 % und maximale zulässige Querneigung von 2,5 % nicht überschritten werden darf.

Hinsichtlich der im Technischen Bericht angeführten Befeuerungsanlagen wird vor deren Installation noch ein entsprechendes elektrotechnisches Detailprojekt der Obersten Zivilluftfahrtbehörde zur Genehmigung vorzulegen sein. Dabei ist zu berücksichtigen, daß die Gleitwinkelbefeuerung gemäß § 81 Abs. 2 ZFV-1972 mit beiderseits der Piste angeordneten Balken herzustellen ist und die Rollhaltbefeuerung gemeinsam mit der Rollhaltmarkierung gemäß § 59 Abs.2 ZFV in einem Abstand von 120 m vom Pistenrand zu situieren ist. Die durch den Ausbau der Piste bedingte Verlegung des Landekurssenders 30 und des Gleitwegsenders 12 sowie der sonstigen Flugsicherungsanlagen wird gemäß § 122 LFG rechtzeitig im engsten Einvernehmen mit dem Bundesamt für Zivilluftfahrt vorzunehmen sein. Da durch die Bauarbeiten optische und elektrische Störwirkungen gemäß § 94 LFG nicht auszuschließen sind, wird außerdem rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahmen vom Flughafenhalter bei der Obersten Zivilluftfahrtbehörde die entsprechende Genehmigung zur Einschränkung der Betriebsbereitschaft der Anlagen gemäß § 4 Abs. 2 ZFB0, BGBl.Nr. 72/1962, zu beantragen sein.

Die im Technischen Bericht vom 20.9.1989 unter Punkt 7. beschriebene Trafostation 4, bei deren Errichtung insbesondere auch die im schriftlichen Gutachten des elektrotechnischen Amtssachverständigen Ing. Scheithauer vom 12.12.1989 enthaltenen Auflagen zu erfüllen sein werden, ist zur Versorgung der Befeuerungsanlagen und neuen Flugsicherungsanlagen unbedingt notwendig. Ihre Situierung und Bauhöhe berücksichtigt die erforderliche Hindernisfreiheit innerhalb der mit Verordnung des Bundesministers für Verkehr vom 22.10.1976, Zl. 33.106/17-I/6-1976, festgelegte Sicherheitszone, in der bereits seinerzeit die Instrumentenpiste 12/30 mit der Länge von 3.500 m festgelegt wurde.

Zusammenfassend bestehen daher vom Standpunkt der Amtssachverständigen für Luftfahrttechnik und das Bauwesen, für Flugsicherungstechnik und Befeuerungstechnik sowie vom Standpunkt des Arbeitnehmerschutzes gegen die Erteilung der beantragten Errichtungsbewilligung **keine** Einwendungen, wenn nachstehende

B e d i n g u n g e n u n d A u f l a g e n

erfüllt werden:

1. Sämtliche Baumaßnahmen zur Verlängerung der Instrumentenpiste 12/30 samt Wendefläche und Trafostation einschließlich der zugehörigen Nebenanlagen, insbesondere auch des Wegesystems (innere Flugplatzumfahrungsstraße und Wartungsstraßen für die Flugsicherungsanlagen) haben unter Zugrundelegung des Einreichprojektes der Arbeitsgemeinschaft Ziv. Ing. Dipl.-Ing. Dr. Neukirchen - Airplan GmbH vom September 1989 plan- und sachgemäß durch hiezu befugte Unternehmen zu erfolgen.
2. Bei der Errichtung der Pistenverlängerung und Wendefläche einschließlich der zugehörigen Schultern sind hinsichtlich Kornzusammensetzung, Einbau und Verdichtung des Frostschutzmaterials und anderer ungebundener Tragschichten die Bestimmungen der Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau (RVS) 8.111 und 8.511, hinsichtlich der zementgebundenen Tragschichten die RVS 8.513 und hinsichtlich des Asphaltbetons die RVS 8.514 und 8.627 zu beachten. Im übrigen sind die einschlägigen Ö-Normen einzuhalten. Über die erforderlichen Kontroll-, Eignungs- und Güteprüfungen sind die entsprechenden Atteste einer staatlich autorisierten Prüfanstalt spätestens bei der Verhandlung zur Erteilung der Benützungsbewilligung der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
3. Humus, Löß und Lößlehm sind projektsgemäß zu entfernen und durch frostsicheres Material zu ersetzen, welches ausreichend zu Verdichten ist. Der Einbau dieses Materials hat in vom Verdichtungsgerät abhängiger Lagenstärke so zu erfolgen, daß die nach der Tragfähigkeitsberechnung erforderliche Verdichtung erreicht wird.
4. Das Eindringen von Feinteilen aus den umgebenden Bodenschichten in den Frostkoffer ist durch geeignete Maßnahmen, wie z.B. Filterschichten oder Vliese, a) Dauer zu verhindern.
5. Der Übergang von der bestehenden Piste in den neuen Pistenteil ist gemäß § 19 Abs. ZFV-1972 in der Pistenlängsrichtung mit einem Krümmungsradius vom mind. 30.000 m herzustellen. Dabei ist die spätere, im Zuge der Sanierung des alten Pistenteilstückes notwendige Aufdoppelung zu berücksichtigen.
6. Die Schultern entlang der Pistenränder und der Wendefläche sind gemäß § 11 Abs. 1 ZFV-1972 so herzustellen, daß ihre Tragfähigkeit einen stetigen Übergang zum angrenzenden Gelände des Sicherheitsstreifens bildet. Dies gilt auch für den vor der Schwelle 12 in einer Mindestbreite von 30 m gemäß § 22 Abs. 2 ZFV-1972 zu befestigenden Geländestreifen.

7. Der Sicherheitsstreifen ist durch entsprechende Geländeregulierungen derart herzustellen, daß die im § 25 ZFV-1972 geforderte Längsneigung von maximal 1,5 % und Querneigung von maximal 2,5 % nicht überschritten wird.
8. Für Schachtabdeckungen im Bereich des Sicherheitsstreifens sind, abweichend vom Einreichprojekt, nach Ö-Norm B 5110 geprüfte Schachtdeckel mit einer Tragfähigkeit von mind. 600 kN zu verwenden.
9. Vor Installierung der Befeuungsanlagen (Schwellen-, Pistenrand-, Pistenend- und Pistenmittellinienbefeuung sowie Randbefeuung der Wendefläche, weiters der Präzisionsanflugbefeuung und der Gleitwinkelbefeuung und der im Bereich der Wendefläche einzubauenden Rollwegmittellinienbefeuung) ist rechtzeitig ein entsprechendes elektrotechnisches Detailprojekt der Obersten Zivilluftfahrtbehörde zur Genehmigung vorzulegen.
10. Die vorgesehene Gleitwinkelbefeuung ist entsprechend den Bestimmungen des § 81 Abs. 2 ZFV-1972 mit beiderseits der Piste angeordneten Feuereinheiten herzustellen, wobei der exakte Aufstellungsort mit Einvernehmen mit dem befeuerungstechnischen Amtssachverständigen des Bundesamtes für Zivilluftfahrt festzulegen ist.
11. Die Rollhaltbefeuung ist gemeinsam mit der Rollhaltmarkierung gemäß § 59 Abs. 2 ZFV-1972 in einem Abstand von 120 m vom nördlichen Pistenrand anzuordnen.
12. Die Pistenmarkierung ist in weißer Farbe und die Randmarkierung der Wendefläche in gelber Farbe entsprechend dem Markierungsplan vom 8.11.1989, Nr. 1131, 106, auszuführen.
13. Die tatsächliche Tragfähigkeit des neuen Pistenteilstückes samt Wendefläche ist nach Fertigstellung gemäß § 10 Abs. ZFV-1972 spätestens mit dem Antrag auf Erteilung der Benützungsbewilligung durch ein entsprechendes Gutachten nachzuweisen. In diesem Gutachten sind die Tragfähigkeitswerte auch mit dem in der Luftfahrt üblichen "PCN"-Wert auszuweisen.
14. Sämtliche Feuerfundamente sind bis auf frostfreie Tiefe zu führen. Die Feuerfundamente, Schachtabdeckungen etc. dürfen nicht über das übergebende Gelände herausragen.

15. Die Trafostation 4 ist plan- und sachgemäß unter Bedachtnahme auf die einschlägigen Ö-Normen herzustellen und auf frostsicheren Fundamenten zu gründen.
16. Die Ausführung des Trafogebäudes hat nach den statischen Berechnungen eines konzessionierten Unternehmens oder befugten Ziviltechnikers zu erfolgen.
17. Die nachstehend angeführten Auflagen aus dem Gutachten des Amtssachverständigen für Elektrotechnik sind beim Neubau der Trafostation 4 zu erfüllen:
 1. Die Trafoboxen sind mit ständig wirksamen boden- und deckennahen Lüftungsöffnungen auszustatten und sind diese Öffnungen mit Lüftungsjalousien abzudecken.
 2. Vor den Transformatoren sind zum Schutz gegen zufälliges Berühren Holz-Schutz-Leisten anzubringen.
 3. Der Sternpunkt der Transformatoren ist starr zu erden. Das Meßergebnis ist der Luftfahrtbehörde spätestens bis zur Benützungsbewilligungsverhandlung bekanntzugeben. Ebenso ist der Luftfahrtbehörde bis zu diesem Termin ein einpoliges Übersichtsschaltbild vorzulegen.
 4. Der Batterieraum ist entsprechend den Bestimmungen der VDE 510/DIN 57510 auszuführen. Der Fußboden ist wannenförmig, flüssigkeitsdicht und säurebeständig herzustellen. Der Raum ist mit ständig wirksamen direkt ins Freie führenden Be- und Entlüftungsöffnungen auszustatten. Sollten Abluftventilatoren zur Ausführung gelangen, müssen diese exgeschützt hergestellt werden. Innerhalb des Batterieraumes sind Wartungsanleitungen sowie Material für die erste Hilfeleistung, insbesondere auch geeignete Augendusche, bereitzuhalten.
 5. Sämtliche elektrischen Betriebsräume sind mit Hinweistafeln gemäß ÖVE E 5 zu kennzeichnen. Diese Räume sind ständig verschlossen zu halten. Der Zutritt ist nur besonders unterwiesenen Personen im Sinne des Elektrotechnikgesetzes zu gestatten.
 6. Innerhalb des Hochspannungsschaltraumes sind die Bestimmungen über erste Hilfeleistung bei Elektrounfällen (ÖVE E 34) ebenso wie ein einpoliges Übersichtsschaltbild auszuhängen. Die Schaltzellen sind entsprechend zu bezeichnen. Die Trafoszellen sind mit den Leistungsschaltern übereinstimmend zu kennzeichnen.

17. 7. Innerhalb der Trafoboxen sind Anschlußklemmen für die Erdungsgarnituren auszuführen.
8. Für die Errichtung der elektrischen Anlagen sind die Bestimmungen der einschlägigen ÖVE-Vorschriften, insbesondere der ÖVE EN 1, EN 2, EH 1, EH 41 und E 5 einzuhalten. Über die ordnungsgemäße Ausführung ist ein Sicherheitsprotokoll bis spätestens zur Benützungsbewilligungsverhandlung der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
9. Das Gebäude der Trafostation ist mit einer Blitzschutzanlage auszuführen. Über die Ausführung gemäß ÖVE E 49 ist ein Prüfprotokoll der Luftfahrtbehörde bis spätestens der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
18. Am Dach der Trafostation ist eine Hindernisbefeuerung gemäß § 93 ZFV-1972 anzubringen.
19. Der Zwischenboden im Batterieraum hat zu entfallen. *→ Entfall*
20. In der Trafostation sind Rauchgasmelder zu installieren, die an die Brandmeldeanlage des Flughafens anzuschließen sind.
21. Im Trafogebäude ist eine Notbeleuchtung entsprechend ÖVE EN 2 zu installieren, ausgenommen sind der Lagerraum, die Schleuse und die Trafoboxen.
22. Die am Dach der Trafostation geplante Lichtkuppel ist aus einem Material herzustellen, welches im Brandfall nicht abtropft. *→ 1. Wert*
23. Alle Wanddurchbrüche zwischen Batterieraum und den angrenzenden Räumen sind brandbeständig abzuschotten.
24. In der Schleuse der Trafostation ist ein Handfeuerlöscher gemäß Ö-Norm F 1050 bereitzustellen.
25. Die Errichtung des Landekurssenders 30 und des Gleitwegsenders 12 sowie der sonstigen Flugsicherungsanlagen auf dem aus dem Einreichplan Nr. 1131, 102b vom 20.9.1989 ersichtlichen neuen Standort, ist gemäß § 122 LFG einvernehmlich mit dem Bundesamt für Zivilluftfahrt durchzuführen.

BGBI.-Nr. 253/1957, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Landesverteidigung, der Flughafen Wien Betriebsgesellschaft mbH auf Antrag vom 16.11.1989 die

E r r i c h t u n g s b e w i l l i g u n g

für die Verlängerung der Instrumentenpiste 12/30 auf dem Flughafen Wien-Schwechat in westlicher Richtung von derzeit 3.000 m auf die in der Zivilflugplatzbewilligung vom 28.12.1972, Zl. 33.103/226-I/8-1972, in der Fassung des Bescheides des Bundesministeriums für Verkehr vom 12.8.1983, Zl. 33.103/314-I/6-1983 und in der Sicherheitszonenverordnung für den Flughafen Wien-Schwechat vom 22.10.1976 festgelegte. Pistenlänge von 3.500 m sowie zur Errichtung der zugehörigen Wendefläche und Befeuerungsanlagen einschließlich dem Neubau der Trafostation 4 und der Herstellung der notwendigen Betriebsstraßen innerhalb des erweiterten Flughafenareals, unter Zugrundelegung der von Ziv. Ing. Dipl.-Ing. Prof. Dr. Neukirchen und der Airplan - Ingenieurgesellschaft für Flughafenbau mbH erstellten Einreichpläne samt Technischen Bericht vom September 1989 und unter den in der Verhandlungsschrift vom 15.12.1989 im Gutachten der Amtssachverständigen und des Vertreters des Verkehrs-Arbeitsinspektorates enthaltenen Bedingungen und Auflagen.

Für die Erteilung dieser Bewilligung sind von der Flughafen Wien Betriebsgesellschaft mbH binnen zwei Wochen an die Bewilligungsbehörde zu entrichten:

- | | |
|--|--------------------|
| a) gemäß TP 393 b Ziff. 1 der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung, BGBI.-Nr. 24/1983, eine Verwaltungsabgabe von | öS 2.000,-- |
| b) gemäß § 1 der Bundes-Kommissionsgebührenverordnung, BGBI.-Nr. 246/1976, i.d.g.F., Kommissionsgebühren von | öS 3.510,-- |
| c) gemäß § 11 Abs. 3 des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes, BGBI.-Nr. 100/1988, Gebühren von | öS <u>1.170,--</u> |
| somit insgesamt | |
| öS 6.670,-- | |

B e g r ü n d u n g

Die aus dem Spruche ersichtliche Errichtungsbewilligung war auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der mündlichen Verhandlung vom 15.12.1989, zu erteilen, da, gestützt auf das Gutachten der Amtssachverständigen der Obersten Zivilluftfahrtbehörde und des Bundesamtes für Zivilluftfahrt, welchen sich die erkennende Behörde vollinhaltlich anschließt, der Ausbau der Instrumentenpiste 12/30 auf

dem Flughafen Wien-Schwechat auf die bereits in der Zivilflugplatzbewilligung vom 28.12.1972 und in der Sicherheitszonenverordnung für den Flughafen Wien-Schwechat vom 22.10.1976 festgelegte Pistenlänge von 3.500 m für die sichere Abwicklung des Langstreckenflugverkehrs auf dem Flughafen Wien-Schwechat dringend notwendig ist, weil diese Instrumentenpiste auf Grund der in Schwechat vorherrschenden Nord-West-Windverhältnisse und der Bewegungsplanung der Flugsicherung vorzugsweise für den Start in westlicher Richtung benützt wird.

Zum Vorbringen des Vertreters der Stadtgemeinde Schwechat wird auf die rechtskräftige Zivilflugplatzbewilligung für den Flughafen Wien-Schwechat vom 28.12.1972 und vom 12.8.1983 verwiesen, welche Bescheide seinerzeit auch der Stadtgemeinde Schwechat zugemittelt wurden.

Die Bedingungen und Auflagen tragen den Erfordernissen der Sicherheit der Luftfahrt Rechnung und stützen sich auf das Gutachten der Amtssachverständigen sowie des Vertreters des Verkehrs-Arbeitsinspektorates.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf die bezogenen Verordnungs- bzw. Gesetzstellen.

R e c h t s m i t t e l b e l e h r u n g

Gegen diesen Bescheid ist kein ordentliches Rechtsmittel zulässig. Es wird jedoch darauf hingewiesen, daß innerhalb von 6 Wochen eine Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof oder an den Verwaltungsgerichtshof erhoben werden kann, die von einem Rechtsanwalt unterschrieben sein muß.

Flughafen Wien-Schwechat, am 15. Dezember 1989

Für den Bundesminister:

(Min. Rat. Dr. WALCH)



Zur Kenntnis genommen:

[Handwritten signatures and notes]
 Zur Kenntnis genommen:
 Dr. ...
 ...
 ...
 ...

KOPIEGUTACHTEN

des Amtssachverständigen für Elektrotechnik zur mündlichen Verhandlung am 5. Dezember 1989 betreffend den Flughafen Wien-Schwechat, Antrag auf Errichtungsbewilligung für die Verlängerung der Instrumentenpiste 12/30 und den Neubau der Trafostation 4.

Gegen die Erteilung der luftfahrtbehördlichen Genehmigung für den oben angeführten Betreff bestehen bei Einhaltung nachstehender Auflagen seitens des Amtssachverständigen für Elektrotechnik keine Einwände.

1. Die Trafoboxen sind mit ständig wirksamen boden- und deckennahen Lüftungsöffnungen auszustatten und sind diese Öffnungen mit Lüftungsjalousier abzudecken.
2. Vor den Transformatoren sind zum Schutz gegen zufälliges Berühren Holz-Schutz-Leisten anzubringen.
3. Der Sternpunkt der Transformatoren ist starr zu erden. Das Meßergebnis ist der Luftfahrtbehörde spätestens bis zur Betriebsbewilligungsverhandlung bekanntzugeben. Ebenso ist der Luftfahrtbehörde bis zu diesem Termin ein einpoliges Übersichtsschaltbild vorzulegen.
4. Der Batterieraum ist entsprechend den Bestimmungen der VDE 510/DIN 57510 auszuführen. Der Fußboden ist wannenförmig, flüssigkeitsdicht und säurebeständig herzustellen. Der Raum ist mit ständig wirksamen direkt ins Freie führenden Be- und Entlüftungsöffnungen auszustatten. Sollten Abluftventilatoren zur Ausführung gelangen, müssen diese exgeschützt hergestellt werden. Innerhalb des Batterieraumes sind Wartungsanleitungen sowie Material für die erste Hilfeleistung (geeignete Augendusche) bereitzuhalten.
5. Sämtliche elektrische Betriebsräume sind mit Hinweistafeln gemäß ÖVE E 5 zu kennzeichnen. Diese Räume sind ständig verschlossen zu halten. Der Zutritt ist nur unterwiesenen Personen im Sinne des Elektrotechnikgesetzes zu gestatten.
6. Innerhalb des Hochspannungsschaltraumes sind die Bestimmungen über erste Hilfeleistung bei Elektrounfällen (ÖVE E 34) ebenso wie ein einpoliges Übersichtsschaltbild auszuhängen. Die Schaltzellen sind entsprechend zu bezeichnen. Die Trafoszellen sind mit den Leistungsschaltern übereinstimmend zu kennzeichnen.
7. Innerhalb der Trafoboxen sind Anschlußklemmen für die Erdungsgarnituren auszuführen.
8. Für die Errichtung der elektrischen Anlagen sind die Bestimmungen der einschlägigen ÖVE-Vorschriften, insbesondere der ÖVE EN 1, EN 2, EH 1, EH 41

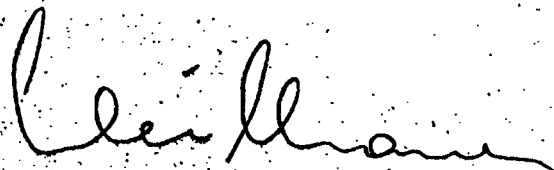
und E 5 einzuhalten.

Über die ordnungsgemäße Ausführung ist ein Sicherheitsprotokoll bis spätestens zur Benützungsbewilligungsverhandlung der Luftfahrtbehörde vorzulegen.

9. Das Gebäude der Trafostation 4 ist mit einer Blitzschutzanlage auszuführen. Über die Ausführung gemäß ÖVE E 49 ist ein Prüfprotokoll der Luftfahrtbehörde bis spätestens zur Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.

Samen: 2/2 Std

Flughafen Wien, am 12. Dezember 1989



(Ing. E. Scheithauer)

**REPUBLIK ÖSTERREICH**Bundesministerium für
Wissenschaft und VerkehrA-1031 Wien, Radetzkystraße 2
Telefax (01) 713 03 26
Telefax (01) 71162/1599 (Verkehrspolitik)
Telefax (01) 71162/4499 (Verkehrs-Arbeitsinspektorat)
E-mail: post@bmv.gv.at
X.400: C=AT;A=ADA;P=BMV;S=POST
DVR: 0000175

GZI. 60.614/8-Z8/99

Sachbearbeiter/in: Dipl. Ing. Marek
Tel.: (01) 711 62 DW 9805An die
Flughafen Wien Aktien-
gesellschaftFlughafen
1300 SchwechatBetr.: Flughafen Wien;
Zivilflugplatzbewilligung,
3. Änderung; Fristerstreckung**BESCHIED****Spruch**

I.

Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde ändert hiermit gemäß § 68 Abs. 2 AVG den Bescheid des Bundesministeriums für Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde vom 12.8.1983, Zl. 33.103/314-I/6-1983, im Zusammenhalt mit dem Bescheid des Bundesministers für Wissenschaft, Verkehr und Kunst als Oberste Zivilluftfahrtbehörde vom 7. Mai 1996, Pr.Zl. 60.614/3-8/96, betreffend die 3. Änderung der Zivilflugplatz-Bewilligung des Flughafens Wien, dahingehend ab, daß die unter Punkt IV. gemäß § 72 Abs. 1 lit. d des Luftfahrtgesetzes, BGBl.Nr. 253/1957, i.d.g.F., festgesetzte Frist bis **31. Dezember 2001** erstreckt wird.

- 2 -

II.

Für die Erteilung dieses Bescheides ist von der Flughafen Wien Aktiengesellschaft gemäß TP 391 b der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung, BGBl.Nr. 24/1983, i.d.g.F., eine Verwaltungsabgabe von S 900,— zu entrichten. Die Verwaltungsabgabe ist binnen 2 Wochen nach Zustellung des Bescheides mittels beigeschlossenem Zahlschein an das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr zu überweisen.

B e g r ü n d u n g

Eine Fristerstreckung war notwendig, da die Erlangung der Verfügungsgewalt über die entsprechenden Grundstücke auf Schwierigkeiten stößt. Eine Fristerstreckung ist vom Standpunkt der Sicherheit der Luftfahrt vertretbar, weil durch bereits in großem Umfang gesetzte Maßnahmen die Sicherheit der Luftfahrt im allgemeinen und die Sicherheit des Flughafenbetriebes im besonderen im Sinne des Bescheides vom 12.8.1983, Zl. 33.103/314-I/6-1983, verbessert wurde.

Die Realisierung großer Vorhaben, wie die 3. Änderung der Zivilflugplatz-Bewilligung des Flughafens Wien, kann - wegen der damit verbundenen hohen Kosten - nur in Abschnitten durchgeführt werden. Die Rechtsmeinung, daß bei umfangreichen Vorhaben auch eine schrittweise Verwirklichung denkbar und angezeigt ist, wurde in einem ähnlich gelagerten Fall vom Verwaltungsgerichtshof in seinem Erkenntnis vom 15. Juni 1994, Zl. 92/03/0141, anerkannt.

Gemäß § 68 Abs.2 AVG können Bescheide, aus denen niemandem ein Recht erwachsen ist, unter anderem von der Behörde, die den Bescheid erlassen hat, abgeändert werden. Der Flughafen Wien Aktiengesellschaft ist zwar unzwei-

- 3 -

felhaft ein Recht aus dem Bescheid des Bundesministeriums für Verkehr vom 12.8.1983, Zl. 33.103/314-I/6-1983, im Zusammenhalt mit dem Bescheid des Bundesministers für Wissenschaft, Verkehr und Kunst als Oberste Zivilluftfahrtbehörde vom 7. Mai 1996, Pr.Zl. 60.614/3-8/96, erwachsen, die Anwendung des § 68 Abs.2 AVG ist jedoch auch in diesem Fall gerechtfertigt. Nach der ständigen Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes ist nämlich der Sinn dieser Vorschrift dann nicht erfüllt, wenn diese Bestimmung in der Weise ausgelegt wird, daß es damit Behörden auch verwehrt sei, einen neuerlichen Bescheid zu erlassen, durch den die Partei günstiger gestellt werden soll. Bei diesen Verwaltungsakten verbietet die Vorschrift des § 68 Abs.2 AVG zwar die gänzliche Aufhebung des Verwaltungsaktes oder seine Abänderung zum Nachteil der Partei, nicht jedoch eine Abänderung im Interesse der Partei.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf die bezogenen Rechtsvorschrift.

Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Bescheid ist kein Rechtsmittel zulässig.

- 4 -

Hinweis

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb von sechs Wochen nach seiner Zustellung Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof ebenso wie an den Verfassungsgerichtshof erhoben werden. Sie muß von einem Rechtsanwalt unterschrieben sein. Bei Einbringung einer solchen Beschwerde ist eine Gebühr von 2.500.- S zu entrichten.

Wien, am 17. März 1999

Für den Bundesminister:

Dr. NEIDHART



Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

Guiba

Pr.Zl. 60.614/10-7/89

10

Betr.: Flughafen Wien-Schwechat;
Zivilflugplatz-Bewilligung,
Fristerstreckung

Zu lesen das inliegende Ersuchen der Flughafen Wien Betriebsges.m.b.H. vom 30.11.89 (ON 9/89).

Im Hinblick darauf, daß die Errichtungsbewilligung gemäß § 78 LFG von der Flughafen Wien Betriebsges.m.b.H. erst am 15.12.1989 erwirkt wurde, ist die Erfüllung der dem Flughafenhalter im Zivilflugplatz-Bewilligungsbescheid vom 12.8.1983, Zl. 33.103/314-I/6-1983, auferlegten Verpflichtung zum Ausbau der Instrumentenpiste 12/30 innerhalb der gemäß § 72 Abs. 1 lit.d LFG gesetzten Frist bis 31. Dezember 1989 nicht mehr möglich.

Gemäß § 68 Abs. 2 AVG wäre daher diese Frist auf einen angemessenen Zeitraum, das ist bis längstens 31.12.1992 zu erstrecken. Eine weitere Erstreckung im Sinne des Ersuchens der Flughafen Wien Betriebsges.m.b.H. ist mit Rücksicht auf die Dringlichkeit und Notwendigkeit des Ausbaues der Instrumentenpiste 12/30 unter Bedachtnahme auf die starke Zunahme des Langstreckenflugverkehrs auf dem Flughafen Wien-Schwechat im öffentlichen Interesse der Sicherheit der Luftfahrt nicht vertretbar.

Es hätte zu ergehen:

An die

Flughafen Wien Betriebsges.m.b.H.

1300 S c h w e c h a t, Flughafen

Betr.: v.o.

Mont 19.12.89

B e s c h e i d

Das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde ändert hiermit gemäß § 68

2

- 2 -

Abs. 2 AVG 1950 seinen Bescheid vom 12.8.1983, Zl. 33.103/314-I/6-1983, betreffend die 3. Änderung der Zivilflugplatz-Bewilligung des Flughafens Wien-Schwechat dahingehend ab, daß die unter Punkt IV gemäß § 72 Abs. 1 lit.d des Luftfahrtgesetzes, BGBl.Nr. 253/1957, gesetzte Frist bis 31. Dezember 1992 erstreckt wird.

Gemäß TP 391 b der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung, BGBl.Nr. 24/1983, ist für die Erteilung dieses Bescheides von der Flughafen Wien Betriebsges.m.b.H. binnen zwei Wochen an das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr eine Verwaltungsabgabe von S 900,-- mittels beiliegenden Erlagscheines zu entrichten.

B e g r ü n d u n g

Die Bescheidänderung konnte gemäß § 68 Abs. 2 AVG 1950 erfolgen, da aus der gemäß § 72 Abs. 1 lit.d des Luftfahrtgesetzes im Zivilflugplatz-Bewilligungsbescheid seinerzeit gesetzte Frist niemanden ein Recht erwachsen ist (vgl. Erkenntnis des VwGH vom 2.12.1987, Zl. 86/03/0219/8).

Eine längere Fristerstreckung im Sinne des Ersuchens der Flughafen Wien Betriebsges.m.b.H. vom 30.11.1989 ist mit Rücksicht auf die Dringlichkeit und Notwendigkeit des Ausbaues der Instrumentenpiste 12/30, unter Bedachtnahme auf die starke Zunahme des Langstreckenflugverkehrs auf dem Flughafen Wien-Schwechat, im öffentlichen Interesse der Sicherheit der Luftfahrt nicht vertretbar.

Die Kostenentscheidung stützt sich auf die bezogene Verwaltungsstelle,

- 3 -

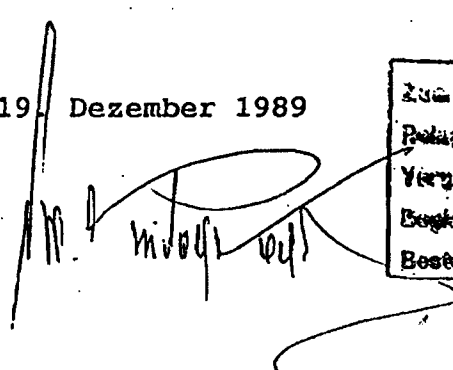
R e c h t s m i t t e l b e l e h r u n g

Gegen diesen Bescheid ist kein ordentliches Rechtsmittel zulässig. Es wird jedoch darauf hingewiesen, daß innerhalb von sechs Wochen eine Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof oder Verfassungsgerichtshof erhoben werden kann, die von einem Rechtsanwalt unterschrieben sein muß.

Abschrift an:

- 1) Bundesministerium für Landesverteidigung
als Militärluftfahrtbehörde
1030 W i e n, Dampfschiffstraße 2
- 2) Bundesministerium für Wirtschaftliche Angelegenheiten
1010 W i e n, Regierungsgebäude
- 3) Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft
1010 W i e n, Regierungsgebäude
- 4) Bundesministerium für Inneres
1014 W i e n, Am Hof 4
- 5) Bundesministerium für Finanzen
1010 W i e n, Himmelpfortgasse 4 - 8
- 6) Bundesamt für Zivilluftfahrt
1030 W i e n, Schnirchgasse 11
- 7) Landeshauptmann von Niederösterreich
1010 W i e n, Teinfaltstraße 8
- 8) Stadtgemeinde Schwechat
2320 S c h w e c h a t, Rathausplatz 9

Wien, am 19. Dezember 1989



| | |
|----------------|---------------|
| Zug Schreiben | _____ |
| Belegschreiben | 714 |
| Verglichen | _____ |
| Begehrt | Bois |
| Besetzt | 19. Dez. 1989 |

Pr.Zl. 60.614/15-8/92

Betr.: Flughafen Wien;
Zivilflugplatzbewilligung;
Fristerstreckung

Zu lesen der Antrag der FWAG vom 21.12.1992 (ON 13/92).

Im Hinblick darauf, daß einerseits Maßnahmen im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt - wie die Errichtung einer Freifläche im Westen der Piste - in die Wege geleitet wurden und andererseits die Erlangung der Verfügungsgewalt über die benötigten Grundstücke auf Schwierigkeiten stößt, wobei allenfalls Enteignungsverfahren notwendig werden könnten, ist die Erfüllung der dem Flugplatzhalter im Zivilflugplatz-Bewilligungsbescheid vom 12.8.1983, Zl. 33.103/314-I/6-1983, im Zusammenhalt mit Bescheid vom 19.12.1989, Pr.Zl. 60.614/10-7/89, auferlegten Verpflichtung zum Ausbau der Instrumentenpiste 12/30 innerhalb der gemäß § 72 Abs. 1 lit. d LFG gesetzten Frist bis 31. Dezember 1992 nicht möglich.

Gemäß § 68 Abs. 2 AVG wäre diese Frist auf einen angemessenen Zeitraum, das ist bis längstens 31.12.1994, zu erstrecken.

Es hätte zu ergehen:

An die
Flughafen Wien Aktien-
gesellschaft

Flughafen
1300 S c h w e c h a t

Betr.: v.o.

- 2 -

B E S C H E I D

S p r u c h

I.

Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde ändert hiermit gemäß § 68 Abs. 2 AVG den Bescheid vom 12.8.1983, Zl. 33.103/314-I/6-1983, betreffend die 3. Änderung der Zivilflugplatz-Bewilligung des Flughafens Wien, in der Fassung des Bescheides vom 19. Dezember 1989, Pr.Zl. 60.614/10-7/89, dahingehend ab, daß die unter Punkt IV gemäß § 72 Abs. 1 lit. d des Luftfahrtgesetzes, BGBl.Nr. 253/1957, i.d.g.F., festgesetzte Frist bis 31.Dezember 1994 erstreckt wird.

II.

Für die Erteilung dieses Bescheides ist von der Flughafen Wien Aktiengesellschaft gemäß TP 391 b der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung, BGBl.Nr. 24/1983, i.d.g.F., eine Verwaltungsabgabe von S 900,-- zu entrichten. Die Verwaltungsabgabe ist binnen 2 Wochen nach Zustellung des Bescheides mittels beigeschlossenem Erlagschein an das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zu überweisen.

B e g r ü n d u n g

Die Bescheidänderung konnte gemäß § 68 Abs. 2 AVG erfolgen, da aus der gemäß § 72 Abs. 1 lit. d des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957 i.d.g.F., im Zivilflugplatz-Bewilligungsbescheid gesetzten Frist niemandem ein Recht erwachsen ist (vgl. Erkenntnis des VwGH vom 2.12.1987, Zl. 86/03/0219/8).

- 3 -

Die Verlängerung der Frist ist einerseits erforderlich, da die Erlangung der Verfügungsgewalt über die entsprechenden Grundstücke auf erhebliche Schwierigkeiten stößt, und andererseits vom Standpunkt der Sicherheit der Luftfahrt vertretbar, weil bereits beim Bundesministerium für Öffentliche Wirtschaft und Verkehr ein luftfahrtbehördliches Verfahren gemäß § 78 Luftfahrtgesetz betreffend die Errichtung einer Freifläche im Westen der Pistenschwelle 12 anhängig ist. Durch diese Freifläche wird die Sicherheit der Luftfahrt im allgemeinen und die Sicherheit des Flughafenbetriebes im besonderen im Sinne des Bescheides vom 12.8.1983, Zl. 33.103/314-I/6-1983, weiter verbessert.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf die bezogenen Rechtsvorschriften.

R e c h t s m i t t e l b e l e h r u n g

Gegen diesen Bescheid ist kein ordentliches Rechtsmittel zulässig. Es wird jedoch darauf hingewiesen, daß gegen diesen Bescheid innerhalb von sechs Wochen ab Zustellung Beschwerde an den Verfassungs- und Verwaltungsgerichtshof erhoben werden kann, welche von einem Rechtsanwalt unterschrieben sein muß.

Abschriften an:

1. Bundesministerium für Landesverteidigung
als Militärluftfahrtbehörde
Dampfschiffstraße 2, 1030 W i e n
2. Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten
Regierungsgebäude, 1010 W i e n
3. Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft
Regierungsgebäude, 1010 W i e n

- 4. Bundesministerium für Inneres
Am Hof 4, 1014 W i e n
- 5. Bundesministerium für Finanzen
Himmelfortgasse 4 - 8, 1010 W i e n
- 6. Bundesamt für Zivilluftfahrt
Schnirchgasse 11, 1030 W i e n
- 7. Landeshauptmann von Niederösterreich
Teinfaltstaraße 8, 1010 W i e n
- 8. Stadtgemeinde Schwechat
Rathausplatz 9, 2320 S c h w e c h a t

23.12.92
Handwritten signature

Wien, am 23. Dezember 1992

Handwritten signature

Kzl.:

- 1. Der Erl. an die FWAG ist ein Erlagschein über S 900,-- VA anzuschließen
- 2. Sämtl. Erl. RS abfertigen.

v.H.:

- 1. Präs. 6 mit dem Ersuchen um Veranlassung der Einnahmever-schreibung von S 900,-- VA *4.1.93*

18. Jan. 1993

Dr. Neidhart

93/01
19 *Handwritten signature*

23. Dez 1992

| | |
|------------|------------------------------|
| Zum Schick | 28. Dez 1992 |
| Relegat | |
| Vergucht | |
| Begleit | |
| Bestell | <i>Handwritten signature</i> |

| | | | | |
|---|----------------------|--------------------------------|------------------------|-----|
| Geschäftszahl 60.614/37/D/24/02 | Verschlußvermerke | Dringlichkeitsvermerke | | |
| miterl. Ordnungszahlen 38/01 | | Skartierungsvermerk | | |
| Bezugszahlen | Genehmigungsvermerke | | | |
| Gegenstand Flughafen Wien; Zivilflugplatzbewilligung, 3. Änderung; Fristerstreckung | | Frist | zu betreiben am | |
| | | | neue Frist | |
| Zur Einsicht vor Erledigung, Genehmigung, Abfertigung, Hinterlegung vA Leiter Sektion II, SC Mag. Weissenburger vA Büro FBM, Mag. Hackl zS II/D/24 RS vH Buchhaltung zur Vorschreibung : Zahlungspflichtiger: FWAG € 65,- , zu verrechnen bei 3603 Verwaltungsabgabe € 13,- , zu verrechnen bei 3602 Gebühren gem. Gebührengesetz 1957 (Antrag vH Ing. Göring | | | | |
| Endfassung: Vergl: | | abgezeichnet von: | genehmigt von: | wkW |
| Begl.: | an Drucker | | 8.4.2002 | |
| Abgef.: | Begl.: | | | |
| Telekopie an: | sonstig: | Marek | MR Dr. Neidhart | OZ |
| | Begl.: | Bearbeiter/Bearbeiterin | | |

I.

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Zivillufffahrtbehörde ändert hiermit gemäß § 68 Abs. 2 AVG den Bescheid des Bundesministeriums für Verkehr als Oberste Zivillufffahrtbehörde vom 12.8.1983, Zl. 33.103/314-I/6-1983, im Zusammenhalt mit dem Bescheid des Bundesministers für Wissenschaft, Verkehr und Kunst als Oberste Zivillufffahrtbehörde vom 7. Mai 1996, Pr.Zl. 60.614/3-8/96, und dem Bescheid des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr als Oberste Zivillufffahrtbehörde vom 17.3.1999, Pr.Zl. 60.614/8-Z8/99, betreffend die 3. Änderung der Ziviilflugplatz-Bewilligung des Flughafens Wien, dahingehend ab, daß die unter Punkt IV. gemäß § 72 Abs. 1 lit. d des Luftfahrtgesetzes, BGBl.Nr. 253/1957, i.d.g.F., festgesetzte Frist bis *31. Dezember 2004* erstreckt wird.

II.

Für die Erteilung dieses Bescheides ist von der Flughafen Wien Aktiengesellschaft gemäß TP 391 b der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung, BGBl.Nr. 24/1983, i.d.g.F., eine Verwaltungsabgabe von € 65,- zu entrichten. Die Verwaltungsabgabe ist binnen 2 Wochen nach Zustellung des Bescheides mittels beigeschlossenem Zahlschein an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zu überweisen.

Begründung

Eine Fristerstreckung war notwendig, da aufgrund von Schwierigkeiten bei der Erlangung der Verfügungsgewalt über die entsprechenden Grundstücke die dort vorgesehenen Baumaßnahmen erst jüngst begonnen wurden (Betriebsgebäude für Frachtabwicklung). Eine Fristerstreckung ist vom Standpunkt der Sicherheit der Luftfahrt vertretbar, weil durch bereits in großem Umfang gesetzte Maßnahmen die Sicherheit der Luftfahrt im allgemeinen und die Sicherheit des Flughafenbetriebes im besonderen im Sinne des Bescheides vom 12.8.1983, Zl. 33.103/314-I/6-1983, verbessert wurde.

Die Realisierung großer Vorhaben, wie die 3. Änderung der Ziviilflugplatz-Bewilligung des Flughafens Wien, kann - wegen der damit verbundenen hohen Kosten - nur in Abschnitten durchgeführt werden. Die Rechtsmeinung, daß bei umfangreichen Vorhaben auch eine schrittweise Verwirklichung denkbar und angezeigt ist, würde in einem ähnlich gelagerten Fall vom Verwaltungsgerichtshof in seinem Erkenntnis vom 15. Juni 1994, Zl. 92/03/0141, anerkannt.

Gemäß § 68 Abs.2 AVG können Bescheide, aus denen niemandem ein Recht erwachsen ist, unter anderem von der Behörde, die den Bescheid erlassen hat, abgeändert werden. Der Flughafen Wien Aktiengesellschaft ist zwar unzweifelhaft ein Recht aus dem Bescheid des Bundesministeriums für Verkehr vom 12.8.1983, Zl. 33.103/314-I/6-1983, im Zusammenhalt mit dem Bescheid des Bundesministers für Wissenschaft, Verkehr und Kunst als Oberste Zivillufffahrtbehörde vom 7. Mai 1996, Pr.Zl. 60.614/3-8/96, und dem Bescheid des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr als Oberste Zivillufffahrtbehörde vom 17.3.1999, Pr.Zl. 60.614/8-Z8/99, erwachsen, die Anwendung des § 68 Abs.2 AVG ist jedoch auch in diesem Fall gerechtfertigt. Nach der ständigen Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes ist nämlich der Sinn dieser Vorschrift dann nicht erfüllt, wenn diese Bestimmung in der Weise ausgelegt wird, daß es damit Behörden auch verwehrt sei, einen neuerlichen Bescheid zu erlassen, durch den die Partei günstiger gestellt werden soll. Bei

diesen Verwaltungsakten verbietet die Vorschrift des § 68 Abs.2 AVG zwar die gänzliche Aufhebung des Verwaltungsaktes oder seine Abänderung zum Nachteil der Partei, nicht jedoch eine Abänderung im Interesse der Partei.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf die bezogenen Rechtsvorschrift.

Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Bescheid ist kein ordentliches Rechtsmittel zulässig.

Hinweis

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb von sechs Wochen nach Zustellung Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof und ebenso an den Verfassungsgerichtshof erhoben werden. Sie muß von einem Rechtsanwalt unterschrieben sein. Bei Einbringung einer solchen Beschwerde, ist eine Gebühr von EUR 180,- zu entrichten.



REPUBLIK ÖSTERREICH

Bundesministerium für Wissenschaft,
Verkehr und Kunst
Verwaltungsbereich Verkehr

A-1031 Wien, Radetzkystraße 2
Teletex (232)3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 03 26
Telefax (0222) 71162/1599 (Verkehrspolitik)
Telefax (0222) 71162/4499 (Verkehrs-Arbeitsinspektorat)
DVR: 0090204

Pr.Zl. 60.614/3-8/96

Sachbearbeiter: Dipl. Ing. MAREK
Tel.: (0222) 711 62 DW 9805

An die
Flughafen Wien Aktien-
gesellschaft

Flughafen
1300 Schwechat

Betr.: Flughafen Wien;
Zivilflugplatzbewilligung;
Fristerstreckung

BESCHEID**Spruch**

I.

Der Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst als Oberste Zivilluftfahrtbehörde ändert hiermit gemäß § 68 Abs. 2 AVG den Bescheid des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde vom 12.8.1983, Zl. 33.103/314-1/6-1983, betreffend die 3. Änderung der Zivilflugplatz-Bewilligung des Flughafens Wien, in der Fassung des Bescheides des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde vom 23.12.1992, Pr.Zl. 60.614/15-8/92, dahingehend ab, daß die unter Punkt IV gemäß § 72 Abs. 1 lit. d des Luftfahrtgesetzes, BGBl.Nr. 253/1957, i.d.g.F., festgesetzte Frist bis 31. Dezember 1997 erstreckt wird.

- 2 -

II.

Für die Erteilung dieses Bescheides ist von der Flughafen Wien Aktiengesellschaft gemäß TP 391 b der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung, BGBl.Nr. 24/1983, i.d.g.F., eine Verwaltungsabgabe von S 900,- zu entrichten. Die Verwaltungsabgabe ist binnen 2 Wochen nach Zustellung des Bescheides mittels beigeschlossenem Erlagschein an das Bundesministerium für Wissenschaft, Verkehr und Kunst zu überweisen.

B e g r ü n d u n g

Eine Fristerstreckung war notwendig, da die Erlangung der Verfügungsgewalt über die entsprechenden Grundstücke auf Schwierigkeiten stößt. Eine Fristerstreckung ist vom Standpunkt der Sicherheit der Luftfahrt vertretbar, weil einerseits durch bereits gesetzte Maßnahmen, wie etwa die Errichtung einer Freifläche und die Neuerrichtung des Landekurssenders 30 (29), die Sicherheit der Luftfahrt im allgemeinen und die Sicherheit des Flughafenbetriebes im besonderen im Sinne des Bescheides vom 12.8.1983, Zl. 33.103/314-I/6-1983, weiter verbessert wurde und andererseits auch in den Jahren 1996 und 1997 weitere konkrete Maßnahmen im Sinne des Bescheides vom 12.8.1983, Zl. 33.103/314-I/6-1983, zur vollständigen Realisierung der 3. Änderung der Zivilflugplatz-Bewilligung durchgeführt werden, wie etwa die Verbesserung der Anflugbefeuerung 29, die Errichtung der Aufsetzzonenbefeuerung 29, die Errichtung einer Gleitwinkelbefeuerung 29 etc.

Die Realisierung eines so großen Vorhabens, wie die 3. Änderung der Zivilflugplatz-Bewilligung des Flughafens Wien, kann - wegen der damit verbundenen hohen Kosten - nur in Abschnitten durchgeführt werden. Die Rechtsmeinung, daß bei umfangreichen Vorhaben, die die Sicherheit der Luftfahrt erhöhen, auch eine schrittweise Verwirklichung denkbar und angezeigt ist, wurde in einem ähnlich gelagerten Fall vom Verwaltungsgerichtshof in seinem Erkenntnis vom 15. Juni 1994, Zl. 92/03/0141, anerkannt.

- 3 -

Gemäß § 68 Abs.2 AVG können Bescheide, aus denen niemandem ein Recht erwachsen ist, unter anderem von der Behörde, die den Bescheid erlassen hat, abgeändert werden. Der Flughafen Wien Aktiengesellschaft ist zwar unzweifelhaft ein Recht aus dem Bescheid des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom 27. 4. 1992, Pr.Zl. 60.507/13-7/92, erwachsen, die Anwendung des § 68 Abs.2 AVG ist jedoch auch in diesem Fall gerechtfertigt. Nach der ständigen Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes ist nämlich der Sinn dieser Vorschrift dann nicht erfüllt, wenn diese Bestimmung in der Weise ausgelegt wird, daß es damit Behörden auch verwehrt sei, einen neuerlichen Bescheid zu erlassen, durch den die Partei günstiger gestellt werden soll. Bei diesen Verwaltungsakten verbietet die Vorschrift des § 68 Abs.2 AVG zwar die gänzliche Aufhebung des Verwaltungsaktes oder seine Abänderung zum Nachteil der Partei, nicht jedoch eine Abänderung im Interesse der Partei.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf die bezogenen Rechtsvorschriften.

Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Bescheid ist kein ordentliches Rechtsmittel zulässig. Es wird jedoch darauf hingewiesen, daß gegen diesen Bescheid innerhalb von sechs Wochen ab Zustellung Beschwerde an den Verfassungs- und Verwaltungsgerichtshof erhoben werden kann, welche von einem Rechtsanwalt unterschrieben sein muß.

Wien, am 7. Mai 1996

Für den Bundesminister:

Dr. NEIDHART

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:



BMVIT - II/PMV (Projektmanagement für die Verfahrensführung bezüglich Flughäfen)
Postfach 3000
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
email : pmv@bmvit.gv.at

GZ. BMVIT-60.614/0005-II/PMV/2004 DVR:0000175

Vienna International Airport Flughafen Wien AG SC

Postfach 1
1300 Wien-Flughafen

Österreich

**Flughafen Wien;
Zivilflugplatzbewilligung,
3. Änderung; Fristerstreckung**

Bescheid

Spruch

I.

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Zivilluftfahrtbehörde ändert hiermit gemäß § 68 Abs. 2 AVG den Bescheid des Bundesministeriums für Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde vom 12.8.1983, Zl. 33.103/314-I/6-1983, im Zusammenhalt mit dem Bescheid des Bundesministers für Wissenschaft, Verkehr und Kunst als Oberste Zivilluftfahrtbehörde vom 7. Mai 1996, Pr.Zl. 60.614/3-8/96, dem Bescheid des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde vom 17.3.1999, Pr.Zl. 60.614/8-Z8/99, und dem Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 8.4.2002, GZ. 60.614/31-II/D/24/02, betreffend die 3. Änderung der Zivilflugplatz-Bewilligung des Flughafens Wien, dahingehend ab, daß die unter Punkt IV. gemäß § 72 Abs. 1 lit. d des Luftfahrtgesetzes, BGBl.Nr. 253/1957, i.d.g.F., festgesetzte Frist bis **31.Dezember 2007** erstreckt wird.

II.

Für die Erteilung dieses Bescheides ist von der Flughafen Wien Aktiengesellschaft gemäß TP 391 b der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung, BGBl.Nr. 24/1983, i.d.g.F., eine Verwaltungsabgabe von € 98,-- und gemäß Gebührengesetz 1957 i.d.g.F. (Antrag) Gebühren von € 13,--, somit insgesamt € 111,--, zu entrichten. Die Verwaltungsabgabe und die Gebühren gemäß Gebührengesetz sind binnen 2 Wochen nach Zustellung des Bescheides mittels beigeschlossener Zahlscheine an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zu überweisen.

Begründung

Eine Fristerstreckung war notwendig, da aufgrund von Schwierigkeiten bei der Erlangung der Verfügungsgewalt über die entsprechenden Grundstücke die dort vorgesehenen Baumaßnahmen erst später als vorgesehen begonnen wurden und somit die Bauarbeiten auf Flächen, welche von der 3. Zivilflugplatzenerweiterung umfaßt waren, derzeit durchgeführt werden (Betriebsgebäude für Frachtabwicklung). Eine Fristerstreckung ist vom Standpunkt der Sicherheit der Luftfahrt vertretbar, weil durch bereits in großem Umfang gesetzte Maßnahmen die Sicherheit der Luftfahrt im allgemeinen und die Sicherheit des Flughafenbetriebes im besonderen im Sinne des Bescheides vom 12.8.1983, Zl. 33.103/314-I/6-1983, verbessert wurde.

Die Realisierung großer Vorhaben, wie die 3. Änderung der Zivilflugplatz-Bewilligung des Flughafens Wien, kann - wegen der damit verbundenen hohen Kosten - nur in Abschnitten durchgeführt werden. Die Rechtsmeinung, daß bei umfangreichen Vorhaben auch eine schrittweise Verwirklichung denkbar und angezeigt ist, wurde in einem ähnlich gelagerten Fall vom Verwaltungsgerichtshof in seinem Erkenntnis vom 15. Juni 1994, Zl. 92/03/0141, anerkannt.

Gemäß § 68 Abs.2 AVG können Bescheide, aus denen niemandem ein Recht erwachsen ist, unter anderem von der Behörde, die den Bescheid erlassen hat, abgeändert werden. Der Flughafen Wien Aktiengesellschaft ist zwar unzweifelhaft ein Recht aus dem Bescheid des Bundesministeriums für Verkehr vom 12.8.1983, Zl. 33.103/314-I/6-1983, im Zusammenhalt mit dem Bescheid des Bundesministers für Wissenschaft, Verkehr und Kunst als Oberste Zivilluftfahrtbehörde vom 7. Mai 1996, Pr.Zl. 60.614/3-8/96, und dem Bescheid des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde vom 17.3.1999, Pr.Zl. 60.614/8-Z8/99, erwachsen, die Anwendung des § 68 Abs.2 AVG ist jedoch auch in diesem Fall gerechtfertigt. Nach der ständigen Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes ist nämlich der Sinn dieser Vorschrift dann nicht erfüllt, wenn diese Bestimmung in der Weise ausgelegt wird, daß es damit Behörden auch verwehrt sei, einen neuerlichen Bescheid zu erlassen, durch den die Partei günstiger gestellt werden soll. Bei diesen Verwaltungsakten verbietet die Vorschrift des § 68 Abs.2 AVG zwar die gänzliche Aufhebung des Verwaltungsaktes oder seine Abänderung zum Nachteil der Partei, nicht jedoch eine Abänderung im Interesse der Partei.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf die bezogene Rechtsvorschrift.

Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Bescheid ist kein ordentliches Rechtsmittel zulässig.

Hinweis

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb von sechs Wochen nach Zustellung Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof und ebenso an den Verfassungsgerichtshof erhoben werden. Sie muß von einem Rechtsanwalt unterschrieben sein. Bei Einbringung einer solchen Beschwerde, ist eine Gebühr von EUR 180,-- zu entrichten.

Für den Bundesminister:**Ihr(e) Sachbearbeiter(in):**
Dipl.-Ing. Christian Marek

elektronisch gefertigt



REPUBLIK ÖSTERREICH
Bundesministerium für Verkehr

Zl. 33.103/314-I/6-1983

Bitte im Antwortschreiben die Zahl dieses
Schreibens anführen.

A-1010 Wien, Elisabethstraße 9

Telex Nr.: 111800

Sachbearb.:

Telefon: 57 56 41 Kl. 36

Flughafen Wien-Schwechat
3. Änderung der Zivilflugplatz-
Bewilligung

An die
Flughafen Wien Betriebsgesellschaft m.b.H.
1300 S c h w e c h a t, Flughafen

B e s c h e i d

Das Bundesministerium für Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde bewilligt hiemit gemäß §§ 68 u. 72 Luftfahrtgesetz, BGBl.Nr. 253/1957, auf Antrag der Flughafen Wien Betriebsgesellschaft m.b.H. vom 15.5.1981 in der modifizierten Fassung vom 3.5.1983, nachstehende Änderung des in der Zivilflugplatz-Bewilligung vom 28.12.1972, Zl. 33.103/226-I/8-1972, in der Fassung des Bescheides des Bundesministeriums für Verkehr vom 9.11.1979, Zl. 33.103/274-I/6-1979, festgelegten Betriebsumfanges des Flughafens Wien-Schwechat hinsichtlich der Flugplatzgrenzen, der Betriebskategorien der Instrumentenpisten und der Situierung von Bodeneinrichtungen:

I. (Betriebsumfang)

1. Die mit diesem Bescheid geänderten Flugplatzgrenzen des Flughafens Wien-Schwechat sowie die Lage seiner bestehenden und geplanten Bodeneinrichtungen ergeben sich aus dem Flughafenlageplan Nr. 2589/Lgpl. 206/63, Maßstab 1:5.000, vom 13.4.1983 (Beilage 1).
2. Die beiden Instrumentenpisten 16/34 und 12/30 des Flughafens Wien-Schwechat dürfen als Präzisionsanflugpisten der Kategorien I, II und III betrieben werden, wobei der Präzisionsinstrumentenflugbetrieb der Kategorie II und III nur auf den Pisten 16 und 30 zulässig ist.

II. (Bedingungen und Auflagen)

1. Die Flughafenumzäunung ist nach Einlösung der im Grundstücksverzeichnis des Ing.Konsulenten für Vermessungswesen Dipl.Ing. SALMER, GZ. 2182/81 in der geänderten Fassung vom 13.4.1983 (Beilage 2) verzeichneten Grundstücke entlang der geänderten, im Flughafenlageplan "rot" dargestellten Flugplatzgrenzen gemäß § 6 Abs. 2 ZFV, BGBl.Nr. 313/1972, zu errichten.
2. Der Ausbau der Instrumentenpiste 12/30 für den Präzisionsinstrumentenflugbetrieb der Kategorie II/III darf erst nach Erteilung der von der Flughafen Wien Betriebsges.m.b.H. beim Bundesministerium für Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde gemäß § 78 Abs. 2 Luftfahrtgesetz zu beantragenden Errichtungsbewilligung erfolgen.
3. Bei der Planung des Ausbaues bzw. der Oberflächensanierung der Instrumentenpiste 12/30 ist darauf Bedacht zu nehmen, daß das Pistenprofil hinsichtlich seiner Längsneigungen eine einwandfreie Funktion des Landekurssenders des Instrumentenlandesystems 30 für den Präzisionsinstrumentenflugbetrieb der Kategorie II/III gewährleisten muß.
4. Der Landekurssender 30, der Gleitwegsender 12, der Mittelmarker West, die Windmeß- und Windrichtungsanzeiger 12, die Wolkenhöhenmeßanlage 12 sowie die Pistensichtweite (RVR)-Meßanlage Position C sind im Zuge des Ausbaues der Piste 12/30 entsprechend den Anforderungen des Präzisionsinstrumentenflugbetriebes der Kategorie II/III zu verlegen. In diesem Zusammenhang ist auch das Vorgelände des Gleitwegsenders 12 zu planieren.
5. Die Befeuerungsanlagen der Instrumentenpiste 12/30 einschließlich ihrer Fernsteuerung sind für den Präzisionsinstrumentenflugbetrieb der Kategorie II/III zu ergänzen (Installierung der Pistenmittellinienbefeuerung gemäß § 85 ZFV-1972, der Aufsetzzonenbefeuerung 30 gemäß § 86 ZFV-1972 und der roten Außenbalken der Präzisionsanflugbefeuerung 30 gemäß § 80 ZFV-1972). Außerdem sind für beide Pistenrichtungen der Instrumentenpiste 12/30 Gleitwinkelbefeuerungen gemäß § 81 ZFV-1972 zu errichten sowie die CALVERT-Anflugbefeuerung 12 durch eine Präzisionsanflugbefeuerung der Kategorie I gemäß § 79 ZFV-1972 zu ersetzen.

6. Die Rollwegbefeuerung auf den zu den Schwellen der Präzisionsanflugpisten 16/34 und 12/30 führenden Rollwege ist durch Rollwegmittellinienfeuer gemäß § 89 ZFV-1972 zu ergänzen.

III. (Sonstige Bestimmungen)

Die übrigen Bestimmungen der Zivilflugplatz-Bewilligung vom 28.12.1972, Zl. 33.103/226-I/8-1972, in der Fassung des Bescheides des Bundesministeriums für Verkehr vom 9.11.1979, Zl. 33.103/274-I/6-1979, sowie die mit Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr vom 22.10.1976, Zl. 33.106/17-I/6-1976, für den Flughafen Wien-Schwechat festgelegte Sicherheitszone bleiben unverändert.

IV. (Betriebsaufnahme)

Der Präzisionsinstrumentenflugbetrieb der Kategorie II/III auf der Instrumentenpiste 12/30 darf erst nach Erteilung der Betriebsaufnahmegewilligung (§ 73 Luftfahrtgesetz), welche gemäß § 72 Abs. 1 lit. d Luftfahrtgesetz bis längstens 31. Dezember 1989 von der Flughafen Wien Betriebsges. m.b.H. beim Bundesministerium für Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde zu beantragen ist, aufgenommen werden.

V. (Kosten)

Für die Erteilung dieser Bewilligung sind von der Flughafen Wien Betriebsges.m.b.H. binnen 2 Wochen nach Zustellung dieses Bescheides an das Bundesministerium für Verkehr gemäß Tarifpost 391 lit.b der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung, BGBl.Nr. 24/1983, eine Verwaltungsabgabe von S 900,-- und gemäß der Bundes-Kommissionsgebührenverordnung, BGBl.Nr. 246/1976, Kommissionsgebühren von S 7.900,--, somit insgesamt S 8.800,-- zu entrichten.

- 4 -

B e g r ü n d u n g

Die Flughafen Wien Betriebsges.m.b.H. hat mit Antrag vom 15.5.1981 in der geänderten Fassung vom 3.5.1983 unter Vorlage eines Flughafenlageplanes samt Grundstücksverzeichnis beim Bundesministerium für Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde eine Änderung des in der Zivilflugplatz-Bewilligung vom 28.12.1972, Zl. 33.103/226-I/8-1972, in der Fassung des Bescheides des Bundesministeriums für Verkehr vom 9.11.1979, Zl. 33.103/274-I/6-1979, festgelegten Betriebsumfanges des Flughafens Wien-Schwechat hinsichtlich der Flugplatzgrenzen, der Situierung von Bodeneinrichtungen und der Betriebskategorien der Instrumentenpisten beantragt.

Hiefür sollen laut Grundstückverzeichnis des Ing.Konsulenten für Vermessungswesen Dipl.Ing. SALMER, GZ. 2181/81, vom 4.3.1981 in der geänderten Fassung vom 13.4.1983 rund 45,5 ha vorwiegend landwirtschaftlich genutzte Flächen in die Flughafengrenzen einbezogen werden. Begründet wurde dieses Vorhaben von der Flughafen Wien Betriebsges.m.b.H. mit der Notwendigkeit des planmäßigen Ausbaues des Flughafens im Sinne des am 4. März 1981 von ihren Gesellschaftsorganen beschlossenen MASTERPLANES, der in Abhängigkeit von der Verkehrsentwicklung einen etappenweisen Ausbau des Flughafens Wien-Schwechat bis zum Jahre 2000 vorsieht.

Das Bundesministerium für Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde hat über diesen Antrag das gemäß § 70 Abs. 2 und 4 Luftfahrtgesetz vorgesehene Ermittlungsverfahren durchgeführt und gestützt auf das Ergebnis dieses Verfahrens, insbesondere auf das luftfahrttechnische Gutachten in der mündlichen Verhandlung vom 20.7.1982, welche am 15.7.1983 fortgesetzt und abgeschlossen wurde, folgendes festgestellt:

- Das von der Flughafen Wien Betriebsges.m.b.H. geplante Flughafen- ausbauvorhaben ist vom luftfahrttechnischen Standpunkt geeignet. Es entspricht den Anforderungen der Zivilflugplatz-Verordnung 1972 und des ICAO-Regionalplanes, mit welchem von der Internatio-

naalen Zivilluftfahrtorganisation aufgrund des Verkehrsaufkommens auf dem Flughafen Wien-Schwechat, unter Zugrundelegung des kritischen Flugzeuges vom Typ Boeing 747 mit einem maximalen Abfluggewicht von 308 Tonnen für beide Instrumentenpisten des Flughafens eine Mindestlänge von 3500 m und eine Ausrüstung mit Instrumenten- und Befeuerungsanlagen für den Präzisionsinstrumentenflugbetrieb der Kategorie II bzw. Kategorie III gefordert wird. Diese Forderungen sind bisher nur hinsichtlich der Instrumentenpiste 16/34 erfüllt, bei der allerdings noch die Rollwegmittellinienbefeuerung fehlt. Für die Instrumentenpiste 12/30 hingegen ist noch die bereits in der Zivilflugplatz-Bewilligung vom 28.12.1972 vorgesehene Verlängerung der Piste um 500 m in westlicher Richtung und deren Ausrüstung mit Instrumentenlande- und Befeuerungsanlagen der Kategorie II offen. Da die den Flughafen Wien-Schwechat benützenden Luftverkehrsgesellschaften und nicht zuletzt die auf diesem Flughafen beheimatete Austrian Airlines, deren Flugzeuge bereits weitgehend für einen Präzisionsinstrumentenflugbetrieb der Kategorie II und III ausgerüstet sind, zur Vermeidung von Ausweichlandungen auf anderen Flughäfen und damit verbundene Nachteile, wie Treibstoff- und Transferkosten, Zeitverluste und Unregelmäßigkeit der Flugpläne auf die Benützbarkeit des Flughafens Wien für diesen Präzisionsinstrumentenflugbetrieb drängen und die Notwendigkeit auch durch meteorologische Untersuchungen des Bundesamtes für Zivilluftfahrt über die in den Jahren 1977 bis 1982 registrierte Nebelhäufigkeit mit Sichtwerten unter 400 m bestätigt wird, ist daher dieser Pisten- ausbau nicht länger aufschiebbar. Desgleichen ist aufgrund des steigenden Passagier-, Fracht- und Luftpostaufkommens auf dem Flughafen Wien-Schwechat - im Jahre 1981 wurden bei 55.791 Flugbewegungen 3,133.778 Mio Passagiere, 41.640 Tonnen Luftfracht und 6.431 Tonnen Luftpost abgefertigt - eine Erweiterung der Fluggast- und Luftfrachtanlagen und damit im Zusammenhang, die Verlegung der Flugtreibstofflager in den südöstlichen Flughafenbereich notwendig, da sie am derzeitigen Standort die Erweiterung der Luftfrachtanlagen behindern und durch die in den vergangenen

- 6 -

Jahren erfolgten Zu- und Umbauten nicht mehr den gemäß § 30 Zivilflugplatzbetriebsordnung, BGBl.Nr. 72/1962, erforderlichen Sicherheitsabstand von 45 m vom Luftfrachtgebäude aufweisen. Die im Lageplan vorgesehene Flughafenumfahrungsstraße samt erweiterter Flughafenumzäunung schließlich ist unter Bedachtnahme auf die Erfordernisse des Präzisionsinstrumentenflugbetriebes als Sicherheitsstraße für Einsatzfahrzeuge der Polizei, Flughafenfeuerwehr und Rettung unerlässlich.

Das Ausmaß der laut Grundstücksverzeichnis für die geplanten Ausbaumaßnahmen beanspruchten Grundstücke von rund 45,5 ha stellt aufgrund des luftfahrttechnischen Gutachtens, welchem sich die erkennende Behörde voll anschließt, ein Mindestausmaß dar, welches für den Ausbau der Präzisionsinstrumentenpiste 12/30 samt zugehörigem Sicherheitsstreifen und westlichen Pistenvorfeld, Rollweg und Schutzzonen der neu zu errichtenden Präzisionsanflugbefeuerung 12 und der Präzisionsinstrumentenlandeanlagen sowie für die Errichtung der inneren Flughafenumfahrungsstraße einschließlich der Flughafenumzäunung unbedingt notwendig ist.

- Durch die Stellungnahmen der Bundesministerien für Landesverteidigung, für Handel, Gewerbe und Industrie sowie für Land- und Forstwirtschaft, mit denen das Einvernehmen gemäß § 70 Abs. 2 Luftfahrtgesetz hergestellt wurde, weiters der Bundesministerien für Bauten und Technik sowie für Innere und für Finanzen, der Niederösterreichischen Landesregierung und der Wiener Landesregierung sowie der Stadtgemeinde Schwechat, der Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft und des Österr. Arbeiterkammertages sowie der Halter der übrigen österr. Flughäfen, welche gegen die beantragte Änderung der Zivilflugplatz-Bewilligung des Flughafens Wien-Schwechat keine Einwendungen erhoben bzw. zustimmende Stellungnahmen abgegeben haben, ist erwiesen, daß diesem im öffentlichem Interesse gelegenen Ausbau des Flughafens Wien-Schwechat auch keine sonstigen öffentlichen Interessen entgegenstehen.

- 7 -

Da somit die Voraussetzungen gemäß § 71 Luftfahrtgesetz für die Erteilung der beantragten Bewilligung gegeben sind und die Verlässlichkeit und Eignung der Flughafen Wien Betriebsges.m.b.H. zur Führung des Flughafenbetriebes sowie ihre finanzielle Leistungsfähigkeit zur Erfüllung der sich aus diesem Bescheid für den Flughafenhalter ergebenden Verpflichtungen außer Zweifel steht, war daher dem Antrag der Flughafen Wien Betriebsges.m.b.H. stattzugeben.

Was das Vorbringen einzelner Liegenschaftseigentümer betrifft, welche unterstützt durch die Landes-Landwirtschaftskammer für Niederösterreich, die Inanspruchnahme ihrer landwirtschaftlichen Grundstücke für die Flughafenerweiterung ablehnten bzw. ihre Zustimmung von der Bedingung eines entsprechenden Naturalersatzes abhängig machten, wird vom Bundesministerium für Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde darauf hingewiesen, daß der im öffentlichen Interesse gelegene Ausbau des österreichischen Zentralflughafens zwangsläufig nur unter Heranziehung der an den Flughafen unmittelbar angrenzenden Grundstücken möglich ist und Naturalersatzforderungen erst bei den nachfolgenden Grundeinlöseverhandlungen Berücksichtigung finden können, zumal Naturalersatzleistungen auch nach § 99 Abs. 3 Luftfahrtgesetz vorgesehen sind.

Die aus dem Spruche ersichtlichen Bedingungen und Auflagen stützen sich auf das luftfahrttechnische Gutachten der Amtssachverständigen sowie auf die Forderungen des Bundesamtes für Zivilluftfahrt und tragen den Erfordernissen der Sicherheit der Luftfahrt unter besonderer Berücksichtigung der Anforderungen des Präzisionsinstrumentenflugbetriebes der Kategorie II und III Rechnung.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf die bezogenen Verordnungsstellen.

- 8 -

R e c h t s m i t t e l b e l e h r u n g

Gegen diesen Bescheid ist kein ordentliches Rechtsmittel zulässig. Binnen 6 Wochen nach Zustellung dieses Bescheides kann jedoch eine Beschwerde an den Verwaltungs- oder Verfassungsgerichtshof erhoben werden, die von einem Rechtsanwalt unterschrieben sein muß.

Abschrift an:

1. Bundesministerium für Inneres
1010 Wien, Herrengasse 7
2. Bundesministerium für Landesverteidigung
1030 Wien, Dampfschiffstraße 2
3. Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie
1010 Wien, Stubenring 1
4. Bundesministerium für Bauten und Technik
1010 Wien, Stubenring 1
5. Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft
1010 Wien, Stubenring 1
6. Bundesministerium für Finanzen
1014 Wien, Himmelpfortgasse 8
7. Bundesamt für Zivilluftfahrt
1030 Wien, Schnirchgasse 11
8. Amt der NÖ Landesregierung
1014 Wien, Teinfaltstraße 8
9. Amt der Wiener Landesregierung
1010 Wien, Neues Rathaus
10. Stadtgemeinde Schwechat
2320 Schwechat, Rathausplatz 9
11. Aichinger Franz und Katharina
2323 Mannswörth, Mannswörtherstraße 75
12. Angerer Leopoldine
z.H. RA Dr. Michael Hiller
1010 Wien, Stubenring 6
13. Bauer Franz und Katharina
2323 Mannswörth, Mannswörtherstraße 77
14. FRIEDRICH Ludwig
2323 Mannswörth, Mannswörtherstraße 48
15. Dr. Harten Christa
1090 Wien, Garnisongasse 3
16. Huber Ferdinand und Ilse
2323 Mannswörth, Römerstraße 107
17. Huber Franz und Anna
2323 Mannswörth, Mannswörtherstraße 49
18. Huber Josef und Maria
2323 Mannswörth, Römerstraße 120
19. Kient Franz und Maria
2323 Mannswörth, Mannswörtherstraße 118

20. Kimmerl Franz
1111 Wien, Kaiser-Ebersdorferstraße 282
21. Kochinger Franz und Margit
2323 Mannswörth, Mannswörtherstraße 43
22. Bundesbaudirektion Wien (vormals-BGV II für Wien und NÖ)
1060 Wien, Gumpendorferstraße 1a
23. Leitl Hedwig
2323 Mannswörth, Mannswörtherstraße 43
24. Leitl Rudolf
2323 Mannswörth, Mannswörtherstraße 126
25. Neumayer Renate und Anna
2323 Mannswörth, Mannswörtherstraße 64
26. Waschak Hermine
2323 Mannswörth, Mannswörtherstraße 64
27. Silberbauer Gottfried und Anna
1110 Wien, Sendnergasse 23
28. Stummer Leopold
2323 Mannswörth, Römerstraße 56
29. Wegl Franziska
2323 Mannswörth, Danubiastraße 14
30. Wegl Gertrude
2323 Mannswörth, Römerstraße 64
31. Kelemen Johann
2323 Mannswörth, Mannswörtherstraße 95
32. Kochinger Herbert
2323 Mannswörth, Steinriegelgasse 3
33. Frühmann Serena
2320 Schwechat, Gut Aichhof
34. Buschmann Kitty
z.H. Dr. Buschmann Thomas
2323 Mannswörth 104
35. Wünschek Diana
2325 Himberg, Schloß Walch
36. Schäider Anna
2323 Mannswörth, Römerstraße 82
37. WERNER Ferdinand
2323 Mannswörth, Feldgasse 3

Wien, 1983 08 12
Für den Bundesminister:
Dr. WALCH

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

Werner

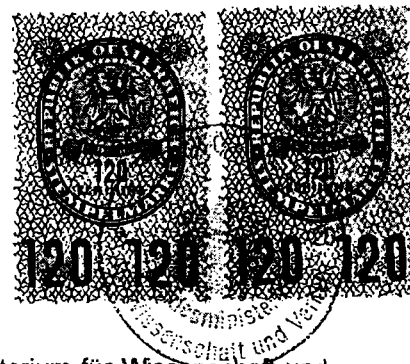


BUNDESMINISTERIUM FÜR
WISSENSCHAFT UND VERKEHR
OBERSTE ZIVILLUFTFAHRTBEHÖRDE

GZ. 60.636/8-Z8/97

Flughafen Wien, 25.9.1997

Betr.: Flughafen Wien;
Verlängerung der Piste 11/29;
Benutzungsbewilligung



VERHANDLUNGSSCHRIFT

aufgenommen am 25.9.1997 auf dem Flughafen Wien vom Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde gemäß §§ 40 - 44 AVG in Verbindung mit § 78 Abs. 2 LFG, BGBl. Nr. 253/1957 i.d.g.F.

Gegenstand der Verhandlung

Antrag der Flughafen Wien Aktiengesellschaft vom 5.9.1997 auf Erteilung der Benutzungsbewilligung gemäß § 78 LFG für die gemäß Bescheid des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde vom 15.12.1989, Pr. Zl. 60.636/4-7/89, auf dem Flughafen Wien durchgeführte Verlängerung der Piste 11/29.

Anwesende

Verhandlungsleiter:

Min.Rat Dr. Rolf A. NEIDHART

Mitwirkende amtliche Organe:

Rat Dipl.-Ing. Christian MAREK
als Amtssachverständiger für das Luftfahrt-
Bauwesen und Luftfahrt-Technik
ORev. Ing. Swen GÖRING
als Amtssachverständiger für Flug-
und Flugplatzbetrieb

Sonstige Behördenvertreter:

Amt der NÖ Landesregierung:

OBR Dipl.-Ing. Josef MILLNER
als bautechnischer Amtssachverständiger

Insp.Rat Ing. Ernst SCHEITHAUER
als elektrotechnischer Amtssachverständiger

Stadtgemeinde Schwechat:

Ing. Ludwig APPINGER

Austro Control Gesellschaft mbH:

Ing. Manfred GONTER als
befeuerungstechnischer Sachverständiger
Ing. Josef SIDL
Christian Voborsky

Anwesende Parteien und sonstige Beteiligte:

Flughafen Wien Aktiengesellschaft:

Dipl.-Ing. Werner HACKENBERG
Ing. Gerhard GRUBER
Ing. Werner STRALLHOFER
Ing. Leopold KITZLER
Ing. Karl HACKL

Projektanten und ausführende Firmen:

Firma Siemens AG:

Ing. Johann ZIEGLER
Ing. Harald MICHALEK

Freudensprung Engineering:

Ing. Wolfgang VONASEK

Büro Neukirchen:

Dipl.-Ing. Andreas WURZ

Örtliche Bauaufsicht Büro Vasko

Dipl.-Ing. Karl GRÖSSBACHER

Nach Eröffnung der Verhandlung um 08.30 Uhr und Feststellung der Anwesenden sowie ihrer Vertretungsbefugnis wird vom Verhandlungsleiter der Verhandlungsgegenstand dargelegt.

Das Projekt wird nochmals erläutert. Anschließend wird zur Überprüfung ein Ortsaugenschein durchgeführt.

Sodann erstellen die Amtssachverständigen des Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr und des Amtes der NÖ Landesregierung sowie die Vertreter der Austro Control GmbH (befeuerungstechnischer Sachverständiger) gemeinsam folgenden

BEFUND

Die heutige Kollaudierungsverhandlung betrifft die gemäß Bescheid des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde vom 15.12.1989, Pr. Zl. 60.636/4-7/89, auf dem Flughafen Wien durchgeführte Verlängerung der Piste 11/29.

Abweichend vom Projekt wurde die gegenständliche Pistenverlängerung gemäß Übersichtsplan „Pistenverlängerung 11/29, Anflug 11“ vom 16.9.1997, Plan-Nr. 183P, 110f, verfaßt vom Ingenieurbüro Neukirchen, ausgeführt. Die wesentlichen Abweichungen umfassen den Ersatz der Wendeplatte durch eine Verlängerung des Parallelrollweges (Rollweg Oskar), eine Erhöhung der Querneigung auf 1,5 %, Veränderungen in der Führung der Betriebsstraßen und Entfall des MM11. Der genannte Übersichtsplan wird zum Akt genommen.

Betreffend den Landkurssender 29 (damals 30) und bezüglich des Neubaus der Trafostation 4 wurden die Benützungsbewilligungen mit den Bescheiden des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde vom 25.4.1991, Pr. Zl. 60.636/4-7/91, und vom 8.4.1992, Pr. Zl. 60.636/6-7/92, erteilt.

Am 24.9.1997 wurde eine Überprüfung der „Response Time“ der Flughafen Feuerwehr im Hinblick auf die nunmehr verlängerte Piste 11/29 in einer praktischen Übung überprüft. Hierbei wurde festgestellt, daß die von der ICAO geforderten 50 % der der Kategorisierung entsprechenden Löschleistung innerhalb der geforderten Zeitspanne an den Extremitäten der Bewegungsflächen (Schwelle 11) zum Einsatz gebracht werden konnten (Fahrzeuge T1, P1 und K1, Zeitdauer von Alarmierung bis zum 1. Löschangriff 1:41 Minuten).

Der Regelquerschnitt der verlängerten Piste 11/29 erfolgte gemäß Plan „Regelquerschnitte Verlängerung Piste 11/29, Variante 2“, vom 10.10.1996, Plan Nr.: 183p, 462, der zum Akt genommen wird.

Die für eine tatsächliche Benützung der verlängerten Piste 11/29 notwendige Aerodrome Obstacle Chart Typ A wurde erstellt und mit AIP-Supplement Nr. SUP015/97 vom 3.9.1997 veröffentlicht. Desgleichen wurden die Instrumentenanflugverfahren zur Piste 11 mit AIP-Supplement Nr. SUP014/97 vom 3.9.1997 veröffentlicht. Für die Abflugverfahren der Piste 29 ist derzeit keine Änderung vorgesehen. Die Flughafenumzäunung wurde entsprechend dem Übersichtsplan „Pistenverlängerung 11/29, Anflug 11“ den neuen Gegebenheiten angepaßt.

Zu den Bedingungen und Auflagen des Errichtungsbewilligungsbescheides vom 15.12.1989, Pr. Zl. 60.636/4-7/89, ist folgendes festzustellen:

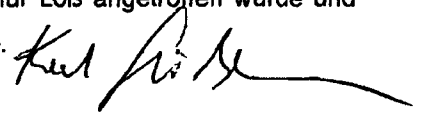
zu 1 - 4 Unter Bedachtnahme auf die im obigen Befund gemachten Ausführungen und auf die Feststellungen in der Niederschrift vom 26.2.1997, GZ 60.648/8-Z8/97, sinngemäß erfüllt. Betreffend die geforderten Kontroll-, Eignungs- und Güteprüfungen wurde ein zusammenfassender Prüfbericht vom 16.9.1997, Labor Nr.: A245/97, der Nievelt-Labor GesmbH vorgelegt, in Ordnung befunden und zum Akt genommen. Die dazugehörigen Prüfprotokolle werden zur Einsichtnahme bereitgehalten.

Betreffend die Schachtabdeckungen wurden folgende Statiken bzw. Nachweise vorgelegt, in Ordnung befunden und zum Akt genommen:

- Regelstatik Entwässerungsschächte, Plan Nr. 183p,446 vom 12.5.1997 des Ingenieurbüros Neukirchen

- Standberechnungen Putzschacht für Kanal DN 1000 und DN 1600 vom Mai 1997, Proj.Nr. 1706/97 des Zivilingenieurs Dipl.-Ing. Jost Kelp
- Standberechnung betreffend Trafoschacht vom März 1993 des Zivilingenieurs Dipl.-Ing. Helmut Stempkowski
- Statische Berechnung betreffend die Verlegung von unbewehrten Schachtringen vom 23.11.1994, A-Nr. 49794 des Zivilingenieurs Dipl.-Ing. Karl Fischer.
- Statische Feststellung betreffend die Kabelziehschächte im Vorfeldbereich vom 7.6.1994 des Zivilingenieurs Dipl.-Ing. Helmut Stempkowski
- Standberechnung betreffend Trafoschächte für MLF und RF vom Juli 1994, GZ 04/94 des Zivilingenieurs Dipl.-Ing. Georg Peitl
- Einbaubestätigung über versetzte Schachtabdeckungen vom 12.9.1997 der ARGE Pistenverlängerung 11/29
- Statische Berechnung betreffend Schlitzrinnen vom 26.3.1995 der FTU Sollenau.

Betreffend die Festlegung der zur Ausführung gelangten Varianten des Regelquerschnittes (abhängig von der Lage der Donauschotterschichte) wurde ein Höhenabnahmeprotokoll vom 8.9.1997 des Büros Vasko vorgelegt und zum Akt genommen. Hierzu erklärt der Vertreter des Büros Vasko, daß aufgrund der Höhenlage nur Löß angetroffen wurde und daher ausschließlich die Variante 1 zur Ausführung gelangte.



- zu 5 erfüllt
- zu 6 Die Wendefläche wurde nicht ausgeführt, im Übrigen erfüllt, siehe Plan „Regelquerschnitte Verlängerung Piste 11/29, Variante 2“, vom 10.10.1996, Plan Nr.: 183p, 462.
- zu 7 Da ein Bestandsplan nicht vorliegt, kann die Erfüllung dieses Punktes derzeit noch nicht beurteilt werden.
- zu 8 erfüllt; siehe Feststellungen zu Pkt. 1 - 4 oben
- zu 9 erfüllt; die entsprechenden Bewilligungen wurden mit Bescheid des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde vom 18.4.1996, Pr. Zl. 60.648/6-8/96, und mit Bescheid des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde vom 23.4.1997, GZ. 60.648/22-Z8/97, erteilt.
- zu 10 erfüllt; in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Annex 14 zum AIZ, 2. Ausgabe vom Juli 1995, wurden für jede Pistenrichtung Präzisionsanflugbefeuerungsanlagen der Type PAPI, bestehend aus jeweils einem wing bar links von der Piste, errichtet. Die

entsprechenden Bewilligungen wurden mit Bescheid des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde vom 18.4.1996, Pr. ZI. 60.648/6-8/96, und mit Bescheid des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde vom 23.4.1997, GZ. 60.648/22-Z8/97, erteilt.

- zu 11 gegenstandslos
- zu 12 sinngemäß erfüllt; die Ausführung erfolgte gemäß Markierungsplan „Verlängerung Piste 11/29“ Plan Nr. 183p,810, entsprechend den gültigen ICAO-Bestimmungen
- zu 13 erfüllt; mit Schreiben des Büros Vasko vom 11.9.1997, GZ. b302-95.348, sowie mit dem Schreiben des Ingenieurbüros Neukirchen vom 24.9.1997, wurde bestätigt, daß der in der Tragfähigkeitsberechnung vom 10.10.1996, Plan Nr. 183p,060, verfaßt vom Ingenieurbüro Neukirchen, projektierte Tragfähigkeitswert, nämlich

PCN 100/F/A/W/T

erreicht wird. Die beiden Schreiben und die Tragfähigkeitsberechnung werden zum Akt genommen.

- zu 14 gegenstandslos
- zu 15 - 24 Diese Auflagen betreffen den Neubau der Trafostation 4, für den die Benützungsbewilligung mit Bescheid des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde vom 8.4.1992, Pr. ZI. 60.636/6-7/92, erteilt worden ist.
- zu 25 Diese Auflage betrifft unter anderem den Landekursender 29 (damals 30), für den die Benützungsbewilligung mit Bescheid des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde vom 25.4.1991, Pr. ZI. 60.636/4-7/91, erteilt worden ist. Die Festlegung der neuen Standorte des Gleitwegsenders 11 (damals 12) und der sonstigen Flugsicherungsanlagen (RVR 11/29, WMA11 und WHM 11) erfolgte im Einvernehmen mit ACG.
- zu 26 erfüllt; da Breite und Aufbau der neu errichteten Straßen analog zum bestehenden Betriebsstraßensystem ausgeführt wurden, kann angenommen werden, daß auch die Benützung durch die Flughafenfeuerwehrfahrzeuge gewährleistet ist.
- zu 27 Bau- Betriebsvorschrift

W. Krauer
J. Fiedl

H. Müller
Christoph

G. G. G.
Christoph
[Signature]

GUTACHTEN

Vom Standpunkt der Amtssachverständigen der Obersten Zivillufffahrtbehörde und des Amtes der NÖ Landesregierung sowie vom Standpunkt der Vertreter der Austro Control GmbH (befeuerungstechnischer Sachverständiger) bestehen gegen die Erteilung der beantragten Benützungsbewilligung für die gemäß Bescheid des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr als Oberste Zivillufffahrtbehörde vom 15.12.1989, Pr. Zl. 60.636/4-7/89, auf dem Flughafen Wien durchgeführte Verlängerung der Piste 11/29 keine Bedenken, wenn zur Gewährleistung der Sicherheit der Luftfahrt und eines zweckmäßigen Betriebes nachstehende

BEDINGUNGEN UND AUFLAGEN

erfüllt werden:

1. Ein Bestandsplan in vierfacher Ausfertigung ist der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
Termin: 31.12.1997
2. Vor tatsächlicher Inbetriebnahme der Piste 11/29 hat der FBL den konsensgemäßen Zustand dieser Piste zu überprüfen. Danach ist im Wege der Flugsicherung ein Notam zu veranlassen, das das AIP-Supplement 015/97 in Kraft setzt.

Die tatsächliche Verfügbarkeit der Piste 29 für Präzisionsanflüge Kat. I/II/III sowie der Piste 11 für Präzisionsanflüge Kat. I wird mittels Notam gesondert bekanntgegeben werden.

J. Sidl *G. Sidl* *Anton* *Heilbauer*
Chari

Stellungnahme der Vertreter der Flughafen Wien Aktiengesellschaft:

Das Verhandlungsergebnis wird zustimmend zur Kenntnis genommen. Wie bei Gesprächen mit der zuständigen Fachabteilung MU bekanntgegeben wurde, ist mit einer Veränderung der Flugbewegungsaufteilung durch die Pistenverlängerung in absehbarer Zeit nicht zu rechnen.

W. Skall *Hallerberg* *Ken*
Der Vertreter der Stadtgemeinde Schwechat hat sich vor Schluß der Verhandlung und ohne Unterschriftsleistung entfernt.

Der Bundesminister für Landesverteidigung hat keine Stellungnahme abgegeben.

Auf die Verlesung der laut diktierten Verhandlungsschrift wird von den Verhandlungsteilnehmern verzichtet.

Von den beiden Amtssachverständigen des Amtes der NÖ Landesregierung werden an Gebühren öS 13.000,- geltend gemacht. Die Vertreter der Flughafen Wien AG erklären hierzu, daß diese Gebühren seitens der Flughafen Wien AG direkt mit dem Amt der NÖ-Landesregierung abgerechnet werden.

Da kein weiteres Vorbringen erfolgt, verkündet der Verhandlungsleiter den nachfolgenden

BESCHIED
SPRUCH

I.

Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr als Oberste Zivillufffahrtbehörde erteilt hiermit gemäß § 78 Abs. 1 und 2 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957 i.d.g.F., nach Anhörung des Bundesministers für Landesverteidigung der Flughafen Wien Aktiengesellschaft gemäß dem Antrag vom 5.9.1997 die Benützungsbewilligung für die gemäß Bescheid des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr als Oberste Zivillufffahrtbehörde vom 15.12.1989, Pr. Zl. 60.636/4-7/89, auf dem Flughafen Wien durchgeführte Verlängerung der Piste 11/29, und zwar unter den in der - einen integrierten Bestandteil dieses Bescheides bildenden - Verhandlungsschrift des Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr vom 25.9.1997, GZ. 60.636/8-Z8/97, enthaltenen Bedingungen und Auflagen (1 und 2).

II.

Für die Erteilung dieses Bescheides sind von der Flughafen Wien AG

- | | | | |
|----|--|----|---------|
| a) | gemäß TP 393 lit. b Ziff. 3 der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung, BGBl.Nr. 24/1983 i.d.g.F., eine Verwaltungsabgabe von..... | öS | 1.000,- |
| b) | gemäß § 1 der Bundes-Kommissionsgebührenverordnung, BGBl.Nr. 246/1976 i.d.g.F., Kommissionsgebühren für 3 Amtorgane, 13/2, Stunden von | öS | 5.070,- |

somit insgesamt öS 6.070,- zu entrichten.

Die Verwaltungsabgabe und die Kommissionsgebühren sind binnen 2 Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides mittels der beigeschlossenen Zahlscheine an das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr zu überweisen.

BEGRÜNDUNG

Die gegenständliche Benützungsbewilligung für die Verlängerung der Piste 11/29 war auf Grund des im wesentlichen anstandslosen Ergebnisses der Kollaudierungsverhandlung vom 25.9.1997 zu erteilen.

Die Bedingungen und Auflagen, die den Erfordernissen der Sicherheit der Luftfahrt Rechnung tragen, stützen sich auf das Gutachten der Amtssachverständigen der Obersten Zivilluftfahrtbehörde und des Amtes der NÖ Landesregierung sowie auf die Ausführungen der Vertreter der Austro Control GmbH (befeuerungstechnischer Sachverständiger).

Die Kostenentscheidung gründet sich auf die bezogenen Rechtsvorschriften.

RECHTSMITTELBELEHRUNG

Gegen diesen Bescheid ist kein ordentliches Rechtsmittel zulässig. Es wird jedoch darauf hingewiesen, daß gegen diesen Bescheid binnen sechs Wochen ab Zustellung Beschwerde an den Verfassungs- und Verwaltungsgerichtshof erhoben werden kann, die von einem Rechtsanwalt unterschrieben sein muß.

Der Inhalt und die Verkündung dieses mündlichen Bescheides werden hiermit gemäß § 62 Abs. 2 AVG beurkundet.

Verhandlungsdauer: 13 halbe Stunde

FÜR DEN BUNDESMINISTER:

Min. Rat. Dr. Rolf A. Neidhart
Ministerium für Wirtschaft und Verkehr
REPUBLIC ÖSTERREICH
28

Zur Kenntnis genommen:



**VERFAHRENSFÜHRUNG
BEZÜGLICH FLUGHÄFEN**

GZ. BMVIT-60.688/0003-II/PMV/2006

Flughafen Wien 02.03.2006

**Betr.: Flughafen Wien;
Projekt Skylink,
Terminalerweiterung Nord-Ost, Teil 1;
fördertechnische Einrichtungen
für die Gepäckbeförderung;
Errichtungsbewilligung****VERHANDLUNGSSCHRIFT**

aufgenommen am 02.03.2006 auf dem Flughafen Wien vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Verfahrensführung bezüglich Flughäfen, gemäß §§ 40 - 44 AVG in Verbindung mit § 78 Abs. 2 Luftfahrtgesetz, BGBl. Nr. 253/1957 i.d.G.F (LFG).

Gegenstand der Verhandlung

Antrag der Flughafen Wien Aktiengesellschaft vom 18.01.2006 auf Erteilung der Bewilligung gemäß § 78 LFG für die Errichtung der förder-technischen Einrichtungen für die Gepäckbeförderung im Rahmen des Projektes Skylink, Terminalerweiterung Nord-Ost, Teil 1.

Anwesende**Verhandlungsleiter:****Min.Rat Dr. Rolf A. NEIDHART****Mitwirkende amtliche Organe:****Mag. Martin STROBEL
BM VIT, Verfahrensführung bezüglich Flughäfen****Sonstige Behördenvertreter:****Amt der NÖ Landesregierung:****w. Hofrat Dipl.-Ing. Josef MILLNER
als bautechnischer Amtssachverständiger****w. Hofrat Dipl.-Ing. Ernst BISTRICKY
als elektrotechnischer und förder-technischer
Amtssachverständiger**

NÖ Landesstelle für Brandverhütung

TI Emerich GRONE

Anwesende Parteien und sonstige Beteiligte:

Flughafen Wien Aktiengesellschaft:

Ing. Mag. Wolfgang CICHON

DI Thomas LAMPEL

BI Georg LIMBECK

Projektanten und ausführende Firmen:

Planer, Ausführendes Unternehmen, Vanderlande

Antonio QUILINIO

Andreas STEMLER

Michael VÖRNER

Brandschutz, Büro DÜH

DI. Bettina DÜH

Begleitende Kontrolle, Spirk & Partner

Ing. Konrad BUCHHOLZER

Projektsteuerung und ÖBA: (Büro SKS)

Gerhard BECK

Architektur, ARGE PMN

Ing. Konrad RAUTER

DI. Otto HÖLLER

Schriftführer:

Bmstr. Ing. Wolfgang CZERNILOFSKY

Nach Eröffnung der Verhandlung um 11.00 Uhr und Feststellung der Anwesenden sowie ihrer Vertretungsbefugnis wird vom Verhandlungsleiter der Verhandlungsgegenstand dargelegt.

Von den Vertretern der Flughafen Wien AG und den Projektanten wird anhand der Einreichunterlagen das Vorhaben erläutert. Anschließend wird das Projekt diskutiert. Ein Ortsaugenschein wird von den Sachverständigen nicht als erforderlich erachtet.

Die Amtssachverständigen des Amtes der NÖ Landesregierung sowie der Vertreter der NÖ Landesstelle für Brandverhütung erstellen sodann gemeinsam folgenden

BEFUND

Die Flughafen Wien Aktiengesellschaft hat mit Schreiben vom 18.01.2006 samt Einreichunterlagen die Bewilligung gemäß § 78 LFG für die Errichtung der fördertechnischen Einrichtungen für die Gepäckbeförderung im Rahmen des Projektes Skylink, Terminalerweiterung Nord-Ost, Teil 1, auf dem Flughafen Wien beantragt.

Nicht Gegenstand der heutigen Verhandlung sind:

- Röntgenanlagen mit zugehörigen Bedienungsräumen
- Lüftungsanlagen (zB. im Zwischenbodenbereich)
- Sicherheitsbeleuchtung
- Fluchttunnel
- Fördertechnische Einrichtungen westlich der Achse T0/A13 laut Plan ERG 115 U1 10.4.01 0211 A und die Verbindungen östlich und westlich dieser Achse (Verbindung Alt- / Neuanlage)
- Umbauten im Terminal 1 und Terminal 2 (zB. Änderungen an vorhandenen Steuerungen, Neuerrichtung von Förderern, Austausch von Geräten,)
- Großgepacktaufgabe im Bahnhof VIE

Seite 3 zu GZ. BMVJT-60.688/0003-II/PMV/2006

Vorgelegt wurden folgende Unterlagen:

| Ausführungspläne: | | Vanderlande Industries GmbH | Maßstab | Datum |
|--------------------|----------------|---|---------|------------|
| Gepäckförderanlage | | D - 41066 Mönchengladbach | | |
| ER G 3110 E1-U2 | 10.4.01 0001 A | Gesamtlayoutübersicht | - | 09.01.2006 |
| ER G 115 E1-E0 | 10.4.01 0002 A | Layoutübersicht Terminal G115: Ebene E1-E0 | 1:500 | 15.12.2005 |
| ER G 115 U1-U2 | 10.4.01 0003 A | Layoutübersicht Terminal G115: Ebene U1-U2 | 1:500 | 15.12.2005 |
| ER G 118 Z0-E0 | 10.4.01 0004 A | Layoutübersicht Pier G118: Ebene Z0-E0 | 1:500 | 15.12.2005 |
| ER G 115 U2 | 10.4.01 0201 A | Fluchtwege Plan Ebene U1/U2/U3 | 1:200 | 06.12.2005 |
| ERS 115 - | 10.4.01 0202 A | Fluchtwege Plan -Schnitte- Ebene U1/U2 | 1:100 | 08.12.2005 |
| ER G 115 U1 | 10.4.01 0211 A | Fluchtwege Plan Frühgepäckspeicher | 1:200 | 06.12.2005 |
| ERS 115 - | 10.4.01 0212 A | Fluchtwege Plan -Schnitte- Frühgepäckspeicher | 1:100 | 08.12.2005 |
| ER G 115 U1 | 10.4.01 0221 A | Fluchtwege Plan Anbindung ÖBB | 1:200 | 06.12.2005 |
| ER G 115 E0 | 10.4.01 0231 A | Fluchtwege Plan Ankunft Triplanar+ Anbindung CCI | 1:200 | 06.12.2005 |
| ER G 115 E0 | 10.4.01 0232 A | Fluchtwege Plan X-Ray3, TRF1-6, Ank. Triplanar, CCI, Sperrgepäck | 1:200 | 14.12.2005 |
| ERS 115 - | 10.4.01 0233 A | Fluchtwege Plan -Schnitte- Ankunft Triplanar+ Anbindung CCI | 1:100 | 03.01.2006 |
| ER G 118 E0 | 10.4.01 0241 A | Fluchtwege Plan Sorter + Sortierrundläufe (Pier) | 1:200 | 08.12.2005 |
| ER G 118 E0 | 10.4.01 0242 A | Fluchtwege Plan Sorter + Sortierrundläufe (Pier) | 1:200 | 08.12.2005 |
| ERS 118 - | 10.4.01 0243 A | Fluchtwege Plan -Schnitte- Sortierrundläufe+Sorter im Pier | 1:50 | 08.12.2005 |
| ERS 118 - | 10.4.01 0244 A | Fluchtwege Plan -Schnitte- Sortierrundläufe+Sorter im Pier | 1:100 | 08.12.2005 |
| ER G 3110- | 10.4.01 1000 A | Gesamt Flussdiagramm | % | 15.12.2005 |
| ER G 115 U2 | 10.4.01 2001 A | Bereich II: No Read, X-Ray Stufe 1-L3, Sorterkurzschlüsse, Sorter A/ B | 1:100 | 07.12.2005 |
| ER G 115 U2 | 10.4.01 2002 A | Bereich II: No Read, X-Ray Stufe1-L3, Sorterkurzschlüsse - Sorter A | 1:100 | 07.12.2005 |
| ER G 115 U2 | 10.4.01 2003 A | Bereich II: No Read, X-Ray Stufe1-L3, Sorterkurzschlüsse - Sorter B | 1:100 | 07.12.2005 |
| ER G 118 U2 | 10.4.01 2004 A | Bereich II: No Read, X-Ray Stufe1-L3, Sorterkurzschlüsse, Sorter A/ B | 1:100 | 07.12.2005 |
| ER G 115 U2 | 10.4.01 2011 A | Bereich II: No Read, X-Ray Stufe1-EDtS, Sorterkurzschlüsse, Sorter A/ B | 1:100 | 07.12.2005 |
| ER G 115 U2 | 10.4.01 2012 A | Bereich II: No Read, X-Ray Stufe1-EDtS, Sorterkurzschluss - Sorter A | 1:100 | 07.12.2005 |
| ER G 115 U2 | 10.4.01 2013 A | Bereich II: No Read, X-Ray Stufe1-EDtS, Sorterkurzschluss - Sorter B | 1:100 | 07.12.2005 |
| ER G 115 U2 | 10.4.01 2014 A | Bereich II: X-RAY-Stufe1 - Ausbaustudie, Smiths Heimann HS 10080 EDtS | 1:100 | 07.12.2005 |
| ERS 115 II | 10.4.01 2301 A | Bereich II: -Schnitte- No Read | 1:100 | 08.12.2005 |
| ERS 115 II | 10.4.01 2302 A | Bereich II: -Schnitte- Sorter kürzschlüsse | 1:100 | 09.12.2005 |
| ERS 118 II | 10.4.01 2303 A | Bereich II: -Schnitte- Sorter kürzschlüsse | 1:100 | 09.12.2005 |
| ERS 115 II | 10.4.01 2304 A | Bereich II: -Schnitte- X-RAY Stufe 1, | 1:100 | 08.12.2005 |

| | | | | | |
|---------------------------|----------------|------------------------------------|--|----------------|--------------|
| | | | Perkin Elmer Model VIS 108/ L3 | | |
| ER S 115 II | 10.4.01 2314 A | | Bereich II: -Schnitte- X-Ray Stufe 1, Smiths Heimann HS 10080 EDtS | 1:100 | 08.12.2005 |
| Ausführungspläne: | | Vanderlande Industries GmbH | | Maßstab | Datum |
| Gepäckförderanlage | | D - 41066 Mönchengladbach | | | |
| ER G 115 E0 | 10.4.01 3001 A | | Bereich III: TRF 1-6, X-Ray3 | 1:100 | 06.12.2005 |
| ER G 115 U1 | 10.4.01 3002 A | | Bereich III: Anbindung ÖBB | 1:100 | 06.12.2005 |
| ER G 115 U2 | 10.4.01 3004 A | | Bereich III: TRF 1-6, X-RAY 3, ÖBB, man. FGS, LoFo, Ausbaustufe 2 | 1:100 | 07.12.2005 |
| ER G 115 U2 | 10.4.01 3005 A | | Bereich III: Sorter A+Indut's, LoFo, X-Ray3 | 1:100 | 07.12.2005 |
| ER G 115 U2 | 10.4.01 3006 A | | Bereich III: TRF 1-6, X-RAY3, ÖBB, man. FGS, Sorter B, Ausbaustufe 2 | 1:100 | 07.12.2005 |
| ER S 115 III | 10.4.01 3301 A | | Bereich III: Schnitte TRF1-6 | 1:100 | 22.12.2005 |
| ER S 115 III | 10.4.01 3302 A | | Bereich III: Schnitte X-Ray3 | 1:100 | 08.12.2005 |
| ER S 115 III | 10.4.01 3304 A | | Bereich III: Schnitte Anbindung ÖBB | 1:100 | 22.12.2005 |
| ER S 115 III | 10.4.01 3306 A | | Bereich III: Schnitte TRF 1-3, X-Ray3, Anbindung ÖBB | 1:100 | 08.12.2005 |
| ER S 115 III | 10.4.01 3307 A | | Bereich III: Schnitte / Triplanar, man.FGS, CCI6 Op., ÖBB, TRF 4-6 | 1:100 | 08.12.2005 |
| ER S 115 III | 10.4.01 3308 A | | Bereich III: Schnitte Ausbaustufe 2, LoFo, Anb. ÖBB | 1:100 | 08.12.2005 |
| ER S 115 III | 10.4.01 3309 A | | Bereich III: Schnitte X-Ray3, man. FGS, Ausbaustufe 2 | 1:100 | 08.12.2005 |
| ER G 115 E0 | 10.4.01 5001 A | | Bereich V: Ankunft Triplanar | 1:100 | 06.12.2005 |
| ER G 115 E0 | 10.4.01 5002 A | | Bereich V: Ankunft Triplanar | 1:100 | 06.12.2005 |
| ER G 115 E0 | 10.4.01 5003 A | | Bereich V: Ankunft Triplanar | 1:100 | 06.12.2005 |
| ER S 115 V | 10.4.01 5301 A | | Bereich V: Details + Schnitte | 1:50 | 22.12.2005 |
| ER G 115 E1 | 10.4.01 6001 A | | Bereich VI: Check-In Gruppen 1-3; Sperrgepäck | 1:100 | 06.12.2005 |
| ER G 115 E1 | 10.4.01 6002 A | | Bereich VI: Check-In Gruppen 4-6 | 1:100 | 06.12.2005 |
| ER G 115 Z0 | 10.4.01 6003 A | | Bereich VI: Zuführung Check-In zum Sorter; Sperrgepäck | 1:100 | 07.12.2005 |
| ER G 115 Z0 | 10.4.01 6004 A | | Bereich VI: Zuführung Check-In zum Sorter; Sperrgepäck | 1:100 | 07.12.2005 |
| ER G 115 Z0 | 10.4.01 6005 A | | Bereich VI: Zuführung Check-In zum Sorter; Sperrgepäck | 1:100 | 07.12.2005 |
| ER G 115 Z0 | 10.4.01 6006 A | | Bereich VI: Zuführung Check-In zum Sorter; Sperrgepäck | 1:100 | 07.12.2005 |
| ER G 115 Z0 | 10.4.01 6007 A | | Bereich VI: Sperrgepäck; CCI 6 (Option) | 1:100 | 07.12.2005 |
| ER G 115 E0 | 10.4.01 6008 A | | Bereich VI: Zuführung Check-In zum Sorter | 1:100 | 06.12.2005 |
| ER G 115 E0 | 10.4.01 6009 A | | Bereich VI: Zuführung Check-In zum Sorter; Sperrgepäck | 1:100 | 06.12.2005 |
| ER G 115 U1 | 10.4.01 6010 A | | Bereich VI: Zuführung Check-In zum Sorter | 1:100 | 06.12.2005 |
| ER G 115 U2 | 10.4.01 6011 A | | Bereich VI: CCI 6 (Option) | 1:100 | 07.12.2005 |
| ER S 115 VI | 10.4.01 6301 A | | Bereich VI: -Schnitte- Zuführung CCI zum Sorter | 1:100 | 22.12.2005 |
| ER S 115 VI | 10.4.01 6302 A | | Bereich VI: -Schnitte- Sperrgepäck; CCI 6 (Option) | 1:100 | 03.01.2006 |
| ER S 115 VI | 10.4.01 6303 A | | Bereich VI: Detail Check-In | 1:20 | 08.12.2005 |

Seite 5 zu GZ. BMVIT-60.688/0003-II/PMV/2006

| | | | | |
|-------------|----------------|--|-------|------------|
| ER G 115 U1 | 10.4.01 7001 A | Bereich VII: Frühgepäckspeicher komplett (linke Hälfte) | 1:100 | 06.12.2005 |
|-------------|----------------|--|-------|------------|

| Ausführungspläne: Gepäckförderanlage | | Vanderlande Industries GmbH D - 41066 Mönchengladbach | Maßstab | Datum |
|---|----------------|---|---------|---------------------------|
| ER G 115 U1 | 10.4.01 7002 A | Bereich VII: Frühgepäckspeicher untere Ebene (linke Hälfte) | 1:100 | 06.12.2005 |
| ER G 115 U1 | 10.4.01 7003 A | Bereich VII: Frühgepäckspeicher obere Ebene (linke Hälfte) | 1:100 | 06.12.2005 |
| ER G 115 U1 | 10.4.01 7004 A | Bereich VII: Frühgepäckspeicher komplett (rechte Hälfte) | 1:100 | 06.12.2005 |
| ER G 115 U1 | 10.4.01 7005 A | Bereich VII: Frühgepäckspeicher untere Ebene (rechte Hälfte) | 1:100 | 06.12.2005 |
| ER G 115 U1 | 10.4.01 7006 A | Bereich VII: Frühgepäckspeicher obere Ebene (rechte Hälfte) | 1:100 | 06.12.2005 |
| ER G 115 U2 | 10.4.01 7007 A | Bereich VII: Anbindung Frühgepäckspeicher | 1:100 | 07.12.2005 |
| ERS 115 VII | 10.4.01 7301 A | Bereich VII: Schnitte FGS | 1:100 | 22.12.2005 |
| ERS 115 VII | 10.4.01 7302 A | Bereich VII: Schnitte FGS | 1:50 | 22.12.2005 |
| ER G 118 Z0 | 10.4.01 8001 A | Bereich VIII: Sortierrundläufe, Transferaufgaben (Pier) | 1:100 | 08.12.2005 |
| ER G 118 E0 | 10.4.01 8002 A | Bereich VIII: Sortierrundläufe, Transferaufgaben (Pier) | 1:100 | 07.12.2005 |
| ER G 118 Z0 | 10.4.01 8003 A | Bereich VIII: Sortierrundläufe, Transferaufgaben (Pier) | 1:100 | 08.12.2005 |
| ER G 118 E0 | 10.4.01 8004 A | Bereich VIII: Sortierrundläufe, Transferaufgaben (Pier) | 1:100 | 07.12.2005 |
| ER G 118 Z0 | 10.4.01 8005 A | Bereich VIII: Sortierrundläufe, Transferaufgaben (Pier) | 1:100 | 08.12.2005 |
| ER G 118 E0 | 10.4.01 8006 A | Bereich VIII: Sortierrundläufe, Transferaufgaben (Pier) | 1:100 | 07.12.2005 |
| ER G 118 Z0 | 10.4.01 8007 A | Bereich VIII: Sortierrundläufe, Transferaufgaben (Pier) | 1:100 | 08.12.2005 |
| ER G 118 E0 | 10.4.01 8008 A | Bereich VIII: Sortierrundläufe, Transferaufgaben (Pier) | 1:100 | 07.12.2005 |
| ERS 118 VIII | 10.4.01 8301 A | Bereich VIII: -Schnitte- SRL 07 Pier | 1:50 | 08.12.2005 |
| ERS 118 VIII | 10.4.01 8302 A | Bereich VIII: -Schnitte- SRL Pier | 1:100 | 08.12.2005 |
| ERS 118 VIII | 10.4.01 8303 A | Bereich VIII: -Schnitte- TRF Pier | 1:100 | 08.12.2005 |
| ERS 118 VIII | 10.4.01 8304 A | Bereich VIII: -Schnitte- TRF Pier | 1:100 | 08.12.2005 |
| | | Vorabzug Gefahrenanalyse | | 24.02.2006 |
| | | Technische Beschreibung | | 17.01.2006/ 24.02.2006 |

Projektsbeschreibung

Abkürzungen

| | |
|------|---------------------------------------|
| AIMS | Airport Information Management System |
| ASI | Aktor- / Sensor-Interface |
| ATD | Actual Time of Departure |
| BLC | Baggage Logistic Center (vormals PGZ) |
| BMA | Brandmeldeanlage |
| BPM | Baggage Processed Message |

| | |
|---------------|--|
| BSM | Baggage Source Message |
| BTM | Baggage Transfer Message |
| CCI | Counter Check In |
| CI | Check-In |
| CUBES | Common Use Baggage Enterprise System |
| CUTE | Common User Terminal Equipment |
| dB(A) | Dezibel Lärm-Messeinheit |
| DCS | Departure Control System |
| EDS | Explosive Detection System |
| ETD | Estimated Time of Departure |
| FAA | Förderanlagenabschluß (Brandschutz) |
| FIDS | Flight Information Display System |
| FIFO | First in First out |
| FGS | Frühgepäckspeicher |
| FSA | Feuerschutzabschluß |
| GFA | Gepäckförderanlage |
| GPS | Gepäckstücke |
| GPZ | Gepäckzentrale (Urzentrale im Obj. 102) |
| HBS | Hold Baggage Screening |
| IATA | International Air Transport Association |
| L1 | Sicherheitskontrolle Level 1 |
| L3 | Sicherheitskontrolle Level 3 |
| LAT | Latest Check-In Acceptance Time |
| LoFo | Lost and Found |
| LPD | Licence Plate Data |
| MAP | Million Annual Passenger |
| MCT | Minimum Connecting Time |
| NB | Narrow Body (Flugzeugkategorien A, B und C) |
| NO | Nord Ost |
| OP | Operator Panel |
| Pax/h | Passagiere/Stunde |
| PGZ | Provisorische Gepäckzentrale |
| RAL | Standards für Farbmuster |
| RSA | Rauchschutzabschluss |
| SIKO | Sicherheitskontrolle /Sicherheitskontrollgeräte |
| SPS | Speicher programmierbare Steuerung |
| T1 | Terminal 1 |
| T2 | Terminal 2 |
| TCP/IP | Transmission Control Protocol/Internet Protocol |
| TRF | Transfer |
| VISU | Visualisierungssystem |
| WB | Wide Body (Flugzeugkategorien D, E und F) |

Einleitung

Ausgangssituation

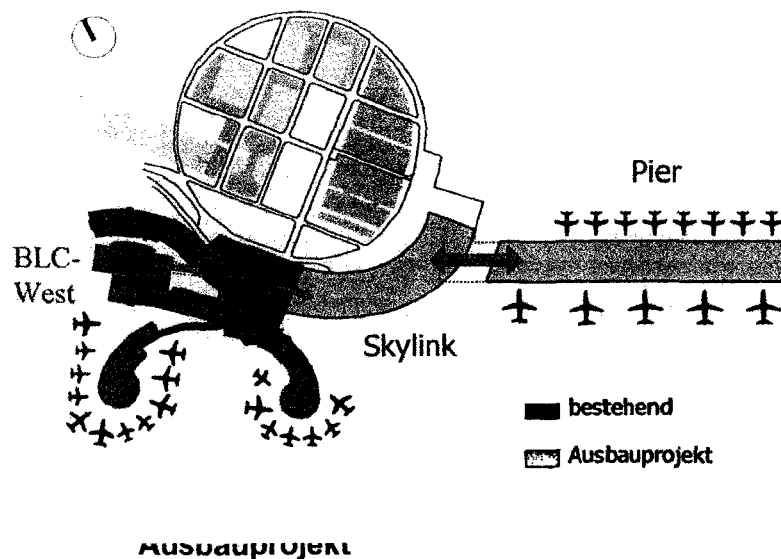
Zur Ausweitung der Kapazität des Flughafens Wien wurde eine Entwurfsplanung durchgeführt. Das Projekt sieht eine Erweiterung des Terminals in Richtung Nord-Ost im Anschluss an das heutige Terminal 2 vor. In einer ersten Phase soll ein Pierfinger die Anzahl dockgebundener Standplätze erhöhen. Das neue Terminal Nord-Ost, genannt Skylink, kann in Richtung Norden noch soweit verlängert werden, dass ein zweiter Pierfinger in einer nächsten Ausbauphase errichtet werden könnte.

Im Zuge des Flughafenausbaus muss auch die Kapazität des Gepäckabfertigungssystems erhöht werden.

Dafür ist ein Gepäcksystem zu erstellen, das auf der Basis des Erweiterungsprojektes die geforderte Kapazitätserhöhung gewährleistet, die bestehenden Anlagen - soweit sinnvoll - mit einbezieht und mit optimierten Investitionskosten einen vernünftigen Automatisierungsgrad erreicht, der sowohl die Betriebsabläufe optimiert als auch die Betriebskosten minimiert.

Die Planungsdaten für das Gepäcksystem basieren auf einem Passagieraufkommen von 6'050 Pax in der Bemessungsstunde. Es ist eine Erweiterbarkeit des Systems für 9'000 Pax in der Bemessungsstunde vorgesehen.

Für die Projektrealisierung ist ein etappenweises Vorgehen vorgesehen. Gegenstand dieser Verhandlung ist die erste Realisierungsstufe.



Konzept für die neuen Anlagen der Gepäckabfertigung

Gesamtkonzept

Es wird, unter Einbezug des BLC-West ein **Zwei-Anlagen-Konzept** verwirklicht.

Das BLC-West und die neue Gepäcksortieranlage wird mit der notwendigen Fördertechnik verbunden (nicht Gegenstand dieses Verfahrens).

Im BLC-West soll das abgehende Gepäck der Fremd-Airlines, die nicht Mitglieder der Star Alliance sind, sortiert und verladen werden. Angeschlossen werden die Check-In Schalter des Terminal 1 (als Redundanzbetrieb besteht die Möglichkeit die Gepäckstücke vom Terminal 1 auch dem Skylink zuzuführen).

Im Skylink sind die Abfertigungsanlagen für die Austrian und alle anderen Airlines der Star Alliance untergebracht. Die Gepäckzuführungen erfolgen vom Check-In Skylink und Flughafenbahnhof Ost.

Die heute im Gepäckfluss integrierten Sicherheitskontrollgeräte werden teilweise ausgebaut (T1 und GPZ). Im Skylink werden neue Sicherheitskontrollgeräte installiert (nicht Gegenstand dieses Verfahrens)..

Die Gepäcksortieranlage der GPZ und die Check-In Schalter des Terminal 2 werden außer Betrieb gesetzt (Abbruch/Demontage).

Check-In Normalgepäck

Die Anzahl der Check-In Schalter für den Skylink ist derzeit für 4 Inseln + 2 Inseln optional vorgesehen.

Der Check-In für Normalgepäck ist auf die Standorte Terminal 1 und Skylink verteilt.

Terminal 1 (nicht Gegenstand dieses Verfahrens):
Reduktion der Anzahl CI-Schalter von 49 auf 46 Stück (die Schalter Nr. 97, 98 und 99 werden abgebrochen), Abtransport auf 2 Sammelbändern. Als Option und bei Bedarf können bis zu 4 Schalter zusätzlich angeordnet werden. Ab Sammelband erfolgt der Gepäcktransport in die PGZ (Umbau eines Sammelbandes auf Reversierbarkeit).

Seite 9 zu GZ. BMVIT-60.688/0003-II/PMV/2006**Terminal Skylink:**

Im neuen Terminal Skylink sind 64 CI-Schalter auf 4 Check-In Inseln verteilt.

Pro Insel: 2 Reihen à 8 Schalter = 16 Schalter

Abtransport pro Insel: 1 Sammelband, Gepäckzuführung in die Ebene E0

Vorgesehen ist die Neuinstallation von insgesamt 64 Check-In Schaltern, bedienter Check-In Schalter für Normalgepäck:

- 3-Bänder, Waage und Label-Band reversierbar, ausziehbar auf Rollen, Waage im ersten Band
- Gepäckwaage Wägebereich 2-150 kg, Schrittweite 200 g, Bedieneinheit und 2 Displays für Gewichtsanzeige, Summierung von Einzelgewichten, eichfähige Ausführung
- Förderung von Rollenkoffern ist gewährleistet (Gurtbeschaffenheit), Mindestbreite Fördergurt 45 cm
- Verkleidung im Sichtbereich des Passagiers in Edelstahl
- Bedienpult im Schalterkorpus integriert, manuelle Freigabe Gepäckabtransport (Fusstaster oder Drucktaste im Bedienpult)
- Sammelband offen (Zugänglichkeit)
- Einschleusung der Gepäckstücke von den Check-In-Schaltern auf das Sammelband im System-geforderten Abstand, ohne Kollision
- Gewährleistung, dass jeder Schalter (sowohl die ersten wie auch letzten Schalter) eines Check-In Bereiches gleichberechtigt und regelmässig Gepäck auf die Sammelbänder einschleusen können (Reservationsverfahren mit virtuellen Fenstern)
- Automatischer Stopp des Aufgabebandes falls Gepäckstück zu schwer oder zu lang

Je Sammelbandabschnitt wird eine Einschleus- und Abzugsleistung des Sammelbandes von 1000 Gepäckstücken pro Stunde gewährleistet

Check-In Grossgepäck

Es sind zwei Check-In Bereiche für Großgepäck vorgesehen.

Terminal 1 (nicht Gegenstand dieser Verhandlung)

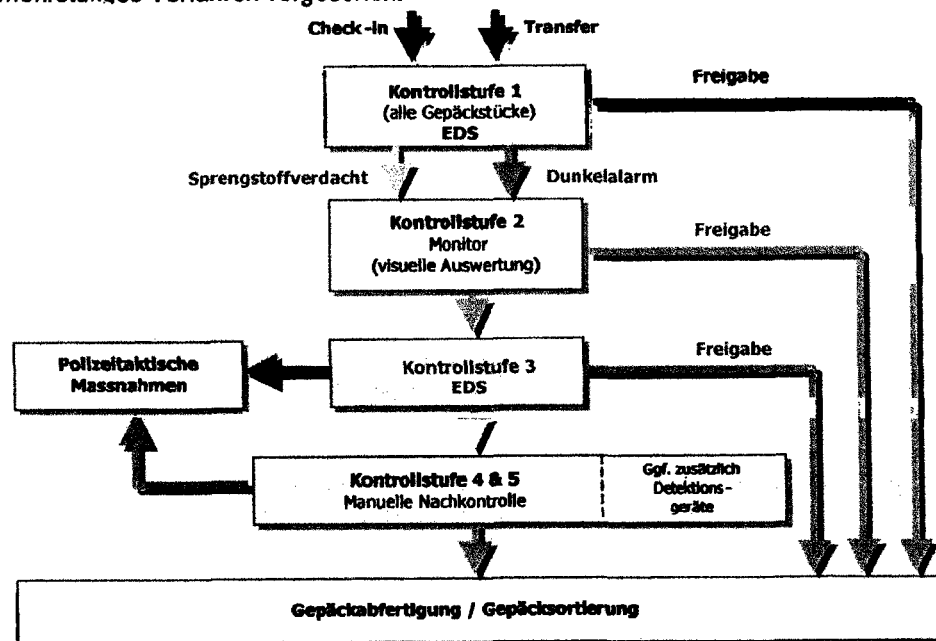
Im Bereich der abzubrechenden CI-Schalter (Nr. 97, 98 und 99) wird ein Check-In Bereich für Großgepäck erstellt. Im Verbindungskanal zwischen Terminal 1 und BLC-West ist ein 2 m breiter Gang für den manuellen Transport des Gepäcks zum BLC-West vorgesehen. Der Vertikaltransport in die Ebene E0 des BLC-West wird mittels Warenlift bewerkstelligt. Das Großgepäck muss im BLC-West zu einer Transferaufgabestelle gebracht werden, wo es die Sicherheitskontrolle durchläuft. Anschließend werden die Großgepäckstücke vom Förderband entnommen und zum Verladeplatz gebracht.

Skylink

Der Check-In im Skylink befindet sich im Geschoss E1 neben der Achse T1. Es sind drei Schalter geplant. Eine Aufgabestelle im Hinterbereich der Schalter ermöglicht die automatische Abführung des Großgepäcks in die Ebene E0, die Sicherheitskontrolle findet direkt im Bereich des Check-In statt, so dass nur geprüftes Gepäck in die Ebene E0 abtransportiert wird. Für die Ermittlung des Grossgepäck-Gewichtes sind in dem Grossgepäck Check-In Schalter 3 Waagen installiert.

Sicherheitskontrolle des Gepäcks (in fördertechnischer Hinsicht)

Für die Kontrolle des Flugreisegepäcks - 100% Hold Baggage Screening (HBS) – ist ein mehrstufiges Verfahren vorgesehen.



Ablauf 100% HBS

Anforderungen:

- Kontrolle von 100 % des originären Gepäcks
- Möglichkeit zur Kontrolle von 0 % - 100 % des Transfergepäcks
- Mehrstufiges Verfahren
- Stufe 1 und 3 bestückt mit EDS

Seite 11 zu GZ. BMVIT-60.688/0003-II/PMV/2006

Folgende Punkte wurden als Basis für die Auslegung der Gepäckkontrolle berücksichtigt:

- **Minimale Leistung Kontrollgerät Stufe 1: 1200 Gepäck/h**
 - Für den Fall der Entdeckung eines verdächtigen Inhalts ist sowohl aus der Kontrollstufe 3 wie auch aus dem Raum der manuellen Nachkontrolle wird ein gesicherter Abtransport an einen geeigneten Ort gewährleistet.
 - Das Anlagendesign bietet die Möglichkeit, One-Stop-Security - Abkommen zu berücksichtigen
 - Es wurden insgesamt 8 Röntgengeräte der Stufe 1 (incl. 2 optionale Geräte), sowie 3 Röntgengeräte der Stufe 3 (incl. 1 optionales Gerät) bei der Planung berücksichtigt (nicht Gegenstand des Verfahrens).

Die airline- und flugorientierte Vorgabe von Kontrollstufen für Gepäck wurde berücksichtigt.

Sortiertechnik

Für die Sortierung werden Kippschalensorter eingesetzt. Zum Einsatz kommen 2 Kippschalensorter mit ca. 1000m Länge. Im Pier sind bei den Ausschleusungen durchgehende Rutschen (1 m Breite) und Bremsbänder vorgesehen, welche die Gepäckstücke gepäckschonend zur Weiterbearbeitung leiten (Sortierrundläufe, Frühgepäckspeicher, Verbindungsstrecken, ...).

Barcode-Lesesysteme

Die Gepäckstücke sind mit einem Bag-Tag (nach IATA license plate concept) bestückt. Es ist ein Scannersystem für eine automatische Gepäcketikettenlesung vorgesehen. Der Lesebereich wird als Fenster mit den Abmessungen B =100cm und H = 60 cm definiert. Die freie Durchfahrtshöhe im Lesetor beträgt min. 85 cm.

No-Read

Rückföhrm6glichkeit zu einer Handkodierstelle f6r nicht identifiziertes Gep6ck (No Read Strecke). Zentraler Ort f6r die Behandlung dieses Gep6cks (Optimierung des Personaleinsatzes im Tagesverlauf entsprechend dem Gep6ckaufkommen).

Kodierpulte der No-Read Arbeitspl6tze:

- Den Umgebungsbedingungen und Arbeitsumfeld angepasste stabile Ausf6hrung
- F6r die Anwendung optimierte Funktionstastatur, Handscanner und Anzeigeeinheit (keine Standard PC-Tastatur, Industriestandard, ...)
- Spezielle Funktionstasten zur direkten Zielzuweisung (Sonderziele)

Abflug - Sortierziele

Die Anzahl ben6tigter Entnahmestellen wurde auf der Basis eines Belegungsplanes der Spitzenstunde (Designstunde) aus den Werten des Prognoseflugplans ermittelt.

Es werden 15 Sortierziel-Rundl6ufe im Pier installiert.

Anforderungen Sortierziele im Pier

Die Entnahmestellen der Sortieranlage werden als Rundl6ufe mit einem unterbruchsfreien umlaufenden Podest ausgef6hrt:

Flachrundlauf (Breite 1.0 m) in Schuppenbandausf6hrung mit seitlicher Sch6rze bis Podest
Der erste Rundlauf aus Richtung Terminal wird als Schr6grundlauf ohne Podest ausgef6hrt um hier die Lost and Found Abfertigung zu erm6glichen.

- Anbindung an Ausschleusstelle des Sorters mittels F6rderband
- Die Entnahmerundl6ufe verf6gen 6ber 4 Containerpositionen je L6ngsseite, total also 8 Container auf je 4 zusammengekoppelten Dollies
- Minimale gerade Anstelll6nge je L6ngsseite: 16 m
OK. Schuppenband ab Podest 700 mm (1208 mm ab Boden)
- Podestbreite 750 mm
- Podesth6he 508 mm
- Podestbelag Buche lackiert, rutschfest
- Stabile Podestausf6hrung (dient als Anfahrschutz)
- Minimale Verkehrsfl6che zwischen zwei Entnahmestellen (Podest - Podest): 5 m

Bedien- und Anzeigeausr6stung f6r sortier- und betriebsrelevante Funktionen je Entnahmestelle (z.B. optische und akustische Signalisierung 6berf6llung, Tasten zum Setzen des Sortierendes von Fl6gen)

4 Monitore f6r Fluganzeige je L6ngsseite der Entnahmestelle, 1 Monitor je Stirnseite (total 10 Monitore pro Sortierziel)

Zusätzliche Anforderungen Sortierzele im BLC-West

Mit der Inbetriebnahme des Skylinks werden auch die vorhandenen Sortierumläufe des BLC-West mit Monitoren für die Fluganzeige ausgerüstet (total 40 Stk. inkl. Halterungen).

Waagen Pier

Überfahrwaagen

Bevor die beladenen Container resp. Wagen aus der Sortieranlage des Piers zu den Flugzeug-Standplätzen gefahren werden, müssen die einzelnen Einheiten noch gewogen werden. Dafür sind dezentrale Wiegestationen mit 8 Überfahrwaagen im Pier vorgesehen. Die Wiegeeinheiten sind mit den Fahrzeugen aus allen Richtungen erreichbar.

Jede Wiegeeinheit ist mit eigener Auswertestation (Rechner, Bildschirm, Drucker), RFID-Tag Lesesystem, Signalisierung (Waage bereit, Wiegeprozess läuft, ...) und der entsprechenden Anwendungssoftware ausgerüstet. Die Fahrzeuge (Dolly, Gepäckwagen, ...) sind aktuell in Gewichtsklassen eingeordnet. Jede Gewichtsklasse wird mit einer Identifikationsnummer (ID) im System gespeichert. Für jede ID wird im System das Gewicht (Tara) hinterlegt. Die Fahrzeuge sind bereits mit RFID-Tags ausgerüstet. Im Tag ist die ID entsprechend der zugehörigen Gewichtsklasse gespeichert.

Für den Wiegevorgang überfährt der Fahrer mit dem Dolly-Schleppzug oder Gepäckwagen die Waage. Das Wiegesystem muss für jedes gewogene Fahrzeug anhand der ID- Nummer und des ermittelten Bruttogewichtes

- das Nettogewicht der Beladung ermitteln können
 - eine eindeutige Zuordnung des Gewicht zum jeweiligen Wagen ermöglichen
 - den Ausdruck der Ergebnisse zur Dokumentation pro Wagen erlauben
- die Definition von neuen Gewichtsklassen/Fahrzeugen soweit möglich automatisiert bzw. teilautomatisiert unterstützen

Technische Daten der Überfahr-Bodenwaagen (8 Stk.):

- Wägebereich: 0 - 3000 kg
 - Auflösung: 2 kg, eichfähig
 - Plattformabmessungen: 2500 x 800 mm
 - Plattformoberfläche: glatt rostfreier Stahl V2A
 - Wägeterminal (Rechner, Bildschirm, Drucker)
 - Anzeigelampe für „Waage frei“ und „Waage gesperrt“
 - Messzellen: rostfreier Stahl, staub- und wasserdichte Ausführung IP67
- Bedienpult (Rack) für PC, Drucker, Bedien- und Anzeigeelemente

Bodenwaage

Für die Einzelgewichtsbestimmung bei den Sonderzielen wird eine Bodenwaage (Standwaage) im Bereich am Anfang des Piers installiert.

Technische Daten der Bodenwaage (1 Stk.):

- Wägebereich: 0 - 3000 kg
- Auflösung: 1 kg, eichfähig
- Plattformabmessungen: 3000 x 2000 mm
- Plattformoberfläche: glatt rostfreier Stahl V2A
Wägeterminal (Rechner, Bildschirm, Drucker)
Anzeigelampe für „Waage frei“ und „Waage gesperrt“
- Messzellen: rostfreier Stahl, staub- und wasserdichte Ausführung IP67
- Bedienpult (Rack) für PC, Drucker, Bedien- und Anzeigeelemente

Ankunft - Ausgaberundläufe Normalgepäck

Als Grundlage zur Dimensionierung dient der Prognoseflugplan für 6.050 Pax/h. Es werden Rundläufe mit direkter Belademöglichkeit eingesetzt.

Es werden 10 Ausgaberundläufen installiert.
Davon sind 5 Stk. als Narrow Body (NB) und 5 Stk. als Wide Body (WB) ausgelegt.

Die bestehenden 7 Ankunftsroundläufe im Terminal 2 werden abgebrochen/demontiert (nicht Gegenstand dieser Verhandlung).

Ausführung der Ausgaberundläufe im Skylink

- Narrow Body: Länge ca. 54 m (Gesamtlänge Aufgabe- und Abnahmeseite)
- Wide Body: Länge ca. 80 m (Gesamtlänge Aufgabe- und Abnahmeseite)
- Höhe ab OK. Boden 400 mm
- Flachrundlauf in Schuppenbandausführung, Breite 1.0 m
- Sichtabdeckungen in Edelstahl
- Anfahrschutz auf Aufgabeseite
- Besonders geräuscharmer Betrieb
- NOT-AUS Taster im Sockelbereich-Ausgaberundlauf integriert

Ankunft - Ausgabestrecken Grossgepäck

Für die Grossgepäckerückgabe sind im Gepäckrückgabebereich (Ebene E0) 2 Abgabestellen vorgesehen. Die Abgabestellen bestehen aus Stichbahnen (Förderband bei der Umladestelle und Leerlaufrollenbahn auf der Passagierseite).

Transfer

Es werden folgende Transferaufgabestellen realisiert:

Skylink Terminal: 6 Aufgabestellen

Skylink Pier: 4 Aufgabestellen (in separatem Gebäude)

Frühgepäckspeicher

Für die Frühgepäckspeicherung stehen 2 Puffermöglichkeiten zur Verfügung:

Automatischer Frühgepäckspeicher

Zuführbänder ab Sorter

Ausschleusung über elektrische Ausschleuser (Puller)

Förderbänder (Auftaktsteuerung) auf 2 Ebenen - Skylink Geschoss U1

- Staukapazität ca. 1450 GPS
- Die Ausschleusung der Gepäckstücke aus dem Frühgepäckspeicher erfolgt mittels eines Verschiebewagens, welcher die Verbindung zwischen Speicherbahn und Abzugtransportband herstellt.
- Abtransportband = Verbundstrecke BLC-West – Skylink
Bei Ausfall der Verbundstrecke besteht Möglichkeit für Redundanzbetrieb. Bei der FGS-Auslagerungsseite wird unten, neben der Wand, ein Förderband mit Zuführung zu dem Sorter installiert. Die Entnahme der Gepäckstücke von den FGS-Pufferförderstrecken und das Auflegen auf das Förderband erfolgen händisch.

Manueller Frühgepäckspeicher

- Zuführ-Förderstrecke ab Sorter zu Rundlauf
- 1 Rundlauf im Skylink Geschoss U1 ausgeführt als schräger Schuppenförderer
- Umladung der GPS auf Gepäckwagen zwecks Zwischenlagerung
Aufgabe-Förderstrecke für Zuführung in den Sorter
- Die Rückführung des Gepäcks aus dem manuellen Frühgepäckspeicher erfolgt über eine Aufgabestelle in der Nähe des manuellen Frühgepäckspeichers. Das Gepäck wird in die Verbindungslinie vom Flughafenbahnhof eingeschleust.

Anbindung Flughafenbahnhof (ÖBB)

Die Aufgabe von Gepäck aus dem Flughafenbahnhof erfolgt über eine Aufgabestelle direkt im Flughafenbahnhof. Die Gepäckstücke werden über eine Verbindungslinie der Sicherheitskontrolle, sowie der Sortierung im Skylink zugeführt.

Steuerung

Funktionsbeschreibung

Die Gepäckstücke werden im Bereich der Ebene E1 an 64 neuen Check-In Countern, die in vier gleich großen Gruppen angeordnet sind, aufgegeben. Optional können zwei weitere Gruppen mit jeweils 16 Check-Ins an das System angebunden werden.

An den Check-In Countern werden auf dem ersten Förderer (Waageband) Länge und Gewicht eines Gepäckstückes überprüft. Überschreitet die Länge 1000 mm und das Gewicht das Maximalgewicht von 55 kg, wird der Weitertransport durch die Steuerung verweigert. Die Gepäckstücke werden auf der Check-In Sammelbandstrecke mit einer Leistung von maximal 1000 GPS/h abgezogen. Über die Check-In Sammelstrecke fahren die Gepäckstücke über eine Sinkstrecke mit 23° Gefälle in Ebene Z0. Aufgrund des Gefälles von 23° besteht die Gefahr von rollenden, rutschenden und sich überholenden Gepäckstücken. Durch eine entsprechende Anordnung von Bremsvorhängen wird versucht, die Gepäckstücke in ihrem Fenster zu halten.

In der Ebene Z0 wird kontrolliert ob es sich um ein stehendes Gepäckstück handelt. Wenn mit einer bestimmten Anordnung von Lichtschranken festgestellt wird das ein Gepäckstück steht und auf welcher Seite des Förderers sich das Gepäckstück befindet, wird dies in der Umwerfeinrichtung so umgelegt, dass es liegend weiter transportiert werden kann. Kann ein Gepäckstück nicht umgeworfen werden, erfolgt eine Meldung auf der Visualisierung und ein Mitarbeiter des Flughafens muss das Gepäckstück manuell umlegen oder aus dem System entfernen.

Die Gepäckstücke der vier Check-In Inseln werden über zwei übereinander liegende Abzugsstrecken in Richtung Sorter transportiert. Die Zuordnung der Check-In Inseln auf die obere bzw. untere Abzugslinie erfolgt über eine feste Einstellung und kann über die Visualisierung geändert werden. Im Falle einer Störung auf einer der beiden Linien wird automatisch die andere Linie genutzt.

Über ein Klappband in jeder der beiden Linien sind die Abzugsstrecken an die beiden Sorter angebunden. Die Steuerung der beiden Klappbänder erfolgt über den Leitreechner und dient zur Ausbalancierung der Sorterauslastung, kann jedoch über die Visualisierung oder ein Hand-Vorort-Bedienteil übersteuert werden.

Die Identifizierung der Gepäckstücke erfolgt durch 90° Scanner unter den Sorter-Inducts und durch 270° Scannertore oberhalb der Sorter. Nach Identifizierung des Gepäckstückes erfolgt eine Zielanfrage an den Leitreechner durch die Sortersteuerung. In der Zielanfrage wird dem Leitreechner der LPC-Code gemeldet. Der Leitreechner wird bei unsicheren Gepäckstücken das Ziel „X-Ray, Stufe 1“ (vier alternativ Ziele) vorgeben.

An jedem der beiden Sorter sind vier X-Ray Geräte der Stufe 1 angebunden. Von der Sortersteuerung wird nach der Zielvorgabe durch den Leitreechner selbständig eins der vier Röntgengeräte der Stufe 1 angefahren. Bei abkippen der Sorterschale wird der nachfolgenden Förderstrecke über eine Datenschnittstelle der LPC-Code des Gepäckstückes übergeben und in das Tracking übernommen. Das Gepäckstück wird mit seinem LPC an das Röntgengerät zur sicherheitstechnischen Überprüfung übergeben. Beim Auslauf des Gepäckstückes aus dem Röntgengerät erhält die Steuerung den LPC inklusive Sicherheitsstatus zurück. Das Gepäckstück wird datentechnisch verfolgt wieder auf den Sorter eingeschleust. Im Normalbetrieb wird ein Gepäckstück wieder auf den gleichen Sorter eingeschleust, von dem es vorher abgeworfen wurde. Nur im Falle einer Störung im Bereich des Sorters oder des Sorter-Inducts wird das Gepäckstück über ein Klappband auf den anderen Sorter transportiert.

Im Bereich des Sorter-Inducts erfolgt eine neue Lesung des Barcodes, um eventuelle Tracking-Fehler auszugleichen. Das Röntgenergebnis kann auch im Laufe des Transportes von den Röntgenkontrollgeräten nachgeliefert werden (Auswertung X-Ray Stufe 2). Aufgrund des LPC's ist eine Zuordnung X-Ray Ergebnis – Gepäckstück möglich. Ist ein Gepäckstück als sicherheitstechnisch unbedenklich eingestuft worden, kann es sortiert werden:

- auf einen Rundlauf (Sortierrundlauf, LOFO-Rundlauf)
- zur BLC
- zum No-Read Arbeitsplatz
- in den automatischen bzw. manuellen Frühgepäckspeicher

Seite 17 zu GZ. BMVIT-60.688/0003-II/PMV/2006

Gepäckstücke, die in der Stufe 1 bzw. in der visuellen Kontrolle der Stufe 2 als unsicher eingestuft werden, werden dem Leitreechner gemeldet und bei der nächsten Scanneranfrage erhalten diese Gepäckstücke das Ziel X-Ray, Stufe 3. Der Bereich X-Ray, Stufe 3, ist von jedem Sorter über zwei Abwurfstellen angebunden. Die Gepäckstücke werden mit Daten vom Sorter abgeworfen und datentechnisch verfolgt an die Geräte der Stufe 3 übergeben. Aufgrund einer 15° Steigestrecke kann keine Gewähr für ein sicheres Datentracking übernommen werden. Die Gepäckstücke werden füllstandsabhängig an die drei Geräte der Stufe 3 übergeben. Da es sich hierbei um manuelle Geräte handelt, liegt das Röntgenergebnis nach Verlassen des Gerätes fest. Gepäckstücke, die nicht in Ordnung sind, werden je nach Entscheidung des Bearbeiters zur Passagier-/Gepäckstückzusammenführung transportiert oder alternativ zur Übergabestelle an den „Bombencontainer“. Nach der Passagier-/Gepäckstückzusammenführung müssen die untersuchten Gepäckstücke manuell ins System gebracht werden. Ein automatischer Transport Richtung Sorter ist nicht vorgesehen.

Gepäckstücke, die nach der Stufe 3 als sicherheitstechnisch unbedenklich eingestuft werden, werden über eine separate Sortereinschleusung auf den Sorter und damit zur Sortierung gebracht. Die beiden Sorter sind an die Stufe 3 Rückführung über ein Klappband fest angebunden. Eine Umschaltung erfolgt nur bei Störung eines Inducts bzw. bei Störung des Sorters.

Die 14 Sortierrundläufe befinden sich im Pier und haben von jedem Sorter eine Anbindung. Gepäckstücke, die direkt verladen werden können, werden hier abgeworfen und von den Mitarbeitern des Flughafens vom anschließenden Sortierrundlauf abgenommen und verladen.

Gepäckstücke, die noch kein geöffnetes Sortierziel haben, können im Frühgepäckspeicher eingelagert werden. Der automatische Frühgepäckspeicher besteht aus 88 Bahnen, die in zwei Ebenen angeordnet sind; 48 Bahnen in der unteren und 40 Bahnen in der oberen Ebene. Auf jedem der beiden Sorter muss bereits die Entscheidung getroffen werden, in welche Ebene des automatischen Frühgepäckspeichers ein Gepäckstück eingelagert wird. Die beiden Ebenen des Frühgepäckspeichers sind von jedem Sorter über eine Vertimerge (Vertikalzusammenführung) erreichbar. Den Gepäckstücken wird beim Abwurf vom Sorter der LPC-Code mitgegeben und datentechnisch in Richtung des automatischen Frühgepäckspeichers verfolgt. Vor den Frühgepäckspeicherbahnen erfolgt eine Anfrage der Fördertechniksteuerung an den Leitreechner, in welche Bahn ein Gepäckstück eingelagert wird. Die Verwaltung der Frühgepäckspeicherbahnen erfolgt durch den Leitreechner. Gepäckstücke, die aus dem Tracking verloren wurden, können nicht eingelagert werden und werden vom Leitreechner in den Frühgepäckspeicherüberlauf geschickt und von dort aus wieder dem Sorter zugeführt. Die Einlagerstrategie in den Frühgepäckspeicher wird durch den Leitreechner bestimmt. Es wird immer eine ganze Frühgepäckspeicherbahn abgezogen, unabhängig davon, ob alle Gepäckstücke einer Bahn ausgelagert werden müssen oder nur ein einzelnes Gepäckstück.

Der Abzug aus dem automatischen Frühgepäckspeicher erfolgt über eine gemeinsame Abzugsstrecke für beide Ebenen. Die Einschleusung auf die gemeinsame Abzugsbahn erfolgt über ein T-Car, welches vom Leitreechner gesteuert zur nächsten auszuschleusenden Bahn fährt. Die Abzugsstrecke aus dem automatischen Frühgepäckspeicher ist über ein Klappband an beide Sorter angebunden. Das Klappband ist einem Sorter fest zugeordnet und wird nur im Falle einer Störung auf den zugeordneten Sorter-Induct bzw. auf den anderen Sorter umgeschwenkt.

Für Gepäckstücke, die weit vor der eigentlichen Abflugzeit ins System kommen bzw. bei Überfüllung des automatischen Frühgepäckspeichers steht ein manueller Frühgepäckspeicher im Terminal in der Ebene U2 zur Verfügung. Gepäckstücke, die im manuellen Frühgepäckspeicher eingelagert werden sollen, werden von den beiden Sortern über ein Klappband auf einen zusätzlichen Sortierrundlauf abgeworfen.

Von diesem Sortierrundlauf werden die Gepäckstücke auf bereit stehenden Gepäckwagen zwischengelagert. Die Gepäckstückverfolgung erfolgt über ein modifiziertes Lagerverwaltungssystem, so dass für jedes Gepäckstück der genaue Lagerort im Leitreechner bekannt ist. Zum manuellen Frühgepäckspeicher gehört eine separate Aufgabestelle, von dem aus die Gepäckstücke, wenn der entsprechende Flug geöffnet ist, wieder ins System gelangen. Die Information, wo die Gepäckstücke eingelagert werden bzw. wann die Gepäckstücke wieder aufgegeben werden müssen, erhält der Mitarbeiter über mobile Bedienterminals.

Der erste Sortierrundlauf im Pier wird für die Sonderfälle der Gepäckstücksortierung festgelegt. Dies können beispielsweise sein:

- „Lost and Found“-Gepäckstücke
- Gepäckstücke ohne Ziel

- Gepäckstücke mit einer bestimmten Anzahl von Umläufen, usw.

Im Normalfall wird für diese Gepäckstücke der erste Rundlauf im Pier reserviert, da sich in der Nähe dieses Rundlaufes eine zusätzliche Aufgabestelle für Gepäckstücke befindet.

Zusätzlich zu den Gepäckstücken aus dem Check-In Bereich können an vier Aufgabestellen im Pier und sechs Aufgabestellen im Terminal Transfergepäckstücke ins System eingeschleust werden.

Jede Transferaufgabestelle ist über ein Klappband mit den beiden Sortern verbunden. Die Klappbänder werden durch den Leitreechner gesteuert (in Abhängigkeit der eingeschalteten bzw. genutzten Transferaufgaben) und nur im Falle einer Störung des Sorter-Inducts bzw. des Sorters entsprechend umgeschaltet. Eine Steuerung über die Visualisierung bzw. vor Ort ist ebenfalls möglich. Der Bediener muß sich jedoch wie bei allen Klappbändern die manuell geschaltet werden über die Konsequenzen bewusst sein, die er mit einem manuellen Eingriff ins System vornimmt (evtl. Unbalancen auf dem Sorter, keine Umschaltung im Fall einer Störung, Fehler im Teillastbetrieb).

Über die Transferaufgabelinien werden sowohl sichere als auch unsichere Gepäckstücke ins System eingeschleust. Die Identifizierung der Gepäckstücke erfolgt, wie bei den Check-In Gepäckstücken, am Sorter-Induct bzw. durch die 270° Scanner auf den Sortern. Dem Leitreechner ist bekannt, ob es sich um Gepäckstücke mit einem sicheren Herkunftsflughafen handelt bzw. ob diese Gepäckstücke aufgrund einer 100 % Screening-Anforderung für einzelne abgehende Flüge sicherheitstechnisch behandelt werden müssen oder nicht. Entsprechend ihres Sicherheitsstatus werden die Gepäckstücke direkt zu den Sorterrundläufen transportiert (evtl. über einen Sorterkurzschluß) und dort vom Sorter ausgeschleust oder in dem Bereich der Röntengeräte der Stufe 1 abgeworfen und dort behandelt wie Check-In Gepäck.

Gepäckstücke, die bereits an den Bahn-Check-In Countern (Bestand in Wien Mitte) eingechekkt wurden, werden über eine separate ÖBB-Anbindung von der Ebene des Bahnanschlusses Richtung Sorter transportiert und hier über ein Klappband auf die beiden Sorter eingeschleust diese Gepäckstück werden behandelt wie Check In Gepäck.

Die Anbindung an die bestehende BLC erfolgt über zwei getrennte Linien; eine in Richtung BLC und eine von BLC Richtung SKYLINK. Es können Gepäckstücke von beiden Sortern Richtung BLC abgeworfen werden, die über ein Klappband zusammengeführt und Richtung PLC transportiert werden. Gepäckstücke, die von der PLC kommen, können über ein Klappband auf beide Sorter transportiert werden. Der Sicherheitsstatus der Gepäckstück aus der BLC ist dem Leitreechner bekannt so das dies Gepäckstücke nicht in jedem Fall über die Geräte der Stufe 1 Transportiert werden. Da kein Datentracking auf der Strecke BLC – SKYLINK realisiert wird, müssen jedoch alle Gepäckstücke die nicht identifiziert werden vor der Sortierung sicherheitstechnisch bearbeitet werden.

Das Leitreechnersystem besteht aus einem hoch verfügbaren Cluster, an welches zwei Leitstand-Clients, die Arbeitsplätze des manuellen Frühgepäckspeichers, die Bedienstationen der Überfahrwagen und die meisten SPSen angebunden sind.

Das Visualisierungssystem besteht aus zwei Visualisierungsservern und zwei Visualisierungscilents. An das Visualisierungssystem sind alle SPSen und Steuerungen angebunden.

Es werden zwei getrennte, redundant aufgebaute Netzwerke für das Leitreechnersystem sowie für das Prozessvisualisierungssystem erstellt.

Zur Überwachung der Anlage wird ein eigenes Videoüberwachungssystem, bestehend aus ca. 155 Kameras und vier Überwachungsmonitoren, installiert.

Zur Anzeige der Flüge an den Rundläufen werden ca. 150 Anzeigemonitore an den Sorterrundläufen innerhalb SKYLINK und ca. 40 Monitore im Bereich der BLC an das Leitreechner-LAN angeschlossen.

SPS Steuerung

Allgemeines

Seite 19 zu GZ. BMVIT-60.688/0003-II/PMV/2006

Die Steuerung der Gepäckförderanlage (GFA) des Skylink Terminals erfolgt auf Grund der Komplexität und Ausdehnung mit mehreren Steuerungen (SPS), die jeweils einen bestimmten Bereich der Anlage steuern.

Die GFA umfasst im wesentlichen folgende Bereiche:

- Check-In (vier CCI-Inseln mit jeweils 16 Countern; optional um zwei CCI-Inseln erweiterbar)
- Zusammenführung CCI-Inseln
 - Transfergepäckaufgaben im Terminal (sechs Stück)
 - Transfergepäckaufgaben im Pier (vier Stück)
 - No-Read-Bearbeitung (vier Arbeitsplätze)
- X-Ray Stufe 1 (acht automatische HBS-Geräte)
- X-Ray Stufe 3 (drei HBS-Geräte)
- Sorterkurzschlüsse (je Sorter einen für den Terminalbereich und einen für den Pier)
- Automatischer Frühgepäckspeicher (mit insgesamt 88 Pufferbahnen in zwei Ebenen)
- Manueller Frühgepäckspeicher (als Schrägrundlauf)
- Großgepäcktransport (exklusive Bahnhof)
- Sortierrundläufe (15 Stück)
- Ankunft (10 Ausgaberundläufe und zwei Großgepäckrückgaben)
- Anbindung ÖBB
- Kippschalensorter (zwei Stück; Sorter A und Sorter B)

Die Steuerungseinteilung erfolgt hierbei auch unter dem Gesichtspunkt der Verfügbarkeit der einzelnen Bereiche des Gesamtsystems, d.h. dass die einzelnen Bereiche teilweise auch in mehrere Steuerungen unterteilt werden. Dadurch wird verhindert, dass bei einem Totalausfall einer Steuerung ein kompletter Bereich des Gesamtsystems nicht mehr zur Verfügung steht. Am Beispiel der sechs Aufgaben für Transfergepäck im Terminal bedeutet dies, dass jeweils drei Aufgaben von einer Steuerung gesteuert werden und somit beim Ausfall einer dieser Steuerungen immer noch drei Aufgaben zur Verfügung stehen.

Für die Bedienung und Überwachung der GFA wird ein PC-gestütztes Visualisierungssystem (VISU) eingesetzt an das alle Steuerungen über das so genannte Prozessvisualisierungs LAN (Ethernet – TCP/IP) angebunden werden.

Die Anbindung der Steuerungen bei denen eine Kommunikation mit dem übergeordneten Leitrechner (LR) erforderlich ist, erfolgt über das so genannte Leitrechner LAN (Ethernet – TCP/IP). Steuerungen die mit dem LR kommunizieren werden somit mit zwei getrennten Kommunikationskarten für die Anbindung an die beiden Netzwerke ausgerüstet.

Die Kommunikation der Steuerungen des neuen Skylink-Terminals untereinander erfolgt datentechnisch über das LAN der VISU und auf digitaler Ebene über Profibuskoppler oder potenzialfreie Kontakte.

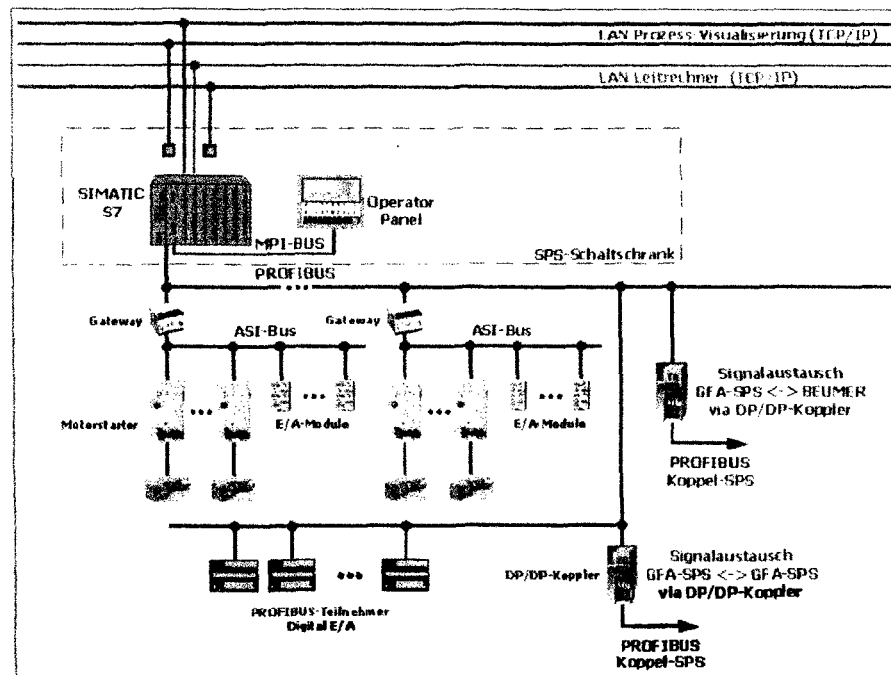
Die steuerungstechnische Anbindung des bestehenden BLC für die Terminalverbindungen an die entsprechenden Steuerungen des Skylink erfolgt auf digitaler Ebene über potenzialfreie Kontakte. Die Steuerungsfunktionen des BLC werden hierbei lediglich in den Bereichen der fördertechnischen Schnittstellen geändert. Eine Änderung der Steuerungsfunktionen bzw. des Steuerungskonzeptes oder der Softwarestruktur des BLC erfolgt nicht.

Steuerungskonzept

Für die Steuerung der GFA kommt ein dezentrales Steuerungskonzept zum Einsatz.

Dezentrales Steuerungskonzept

Bei dem im Projekt zum Einsatz kommenden dezentralen Steuerungskonzept für die GFA erfolgt die Anbindung der Peripherie (Sensoren, Motorstarter, etc.) über die Feldbussysteme Profibus und ASI-Bus. Als Fördertechniksteuerungen kommen Steuerungen vom Typ Siemens S7-300 und S7-400 zum Einsatz.



Prinzipieller dezentraler Steuerungsaufbau

Die Anbindung der Steuerungen an die Übergeordneten Netzwerke wie Prozessvisualisierungs und Leitrechner LAN erfolgt über entsprechende Kommunikationsprozessoren die an die Steuerungen angeschlossen werden.

An jede GFA-Steuerung wird ein Operator Panel vom Typ Siemens OP177B angeschlossen über das die Steuerung und somit der, der Steuerung zugewiesene Teilbereich der Anlage beim Ausfall der VISU vor Ort bedient werden kann. Des Weiteren erfolgt auf dem Operator Panel die Anzeige von Meldungen für den der Steuerung zugewiesenen Teilbereich im Klartext.

Profibus

Der Profibus dient zur Anbindung von digitalen Ein- und Ausgangssignalen sowie der ASI-Gateways an die entsprechende Fördertechniksteuerung. Der Profibus DP ist geeignet für den schnellen zyklischen Datenaustausch mit Feldgeräten. Es kommt ausschließlich ein elektrisches Netz zum Einsatz. Dieses Netz verwendet eine geschirmte, verdrehte Zweidrahtleitung. Die verwendete RS485-Schnittstelle arbeitet mit einer Spannungsdifferenzschnittstelle. In einem Profibus Segment sind jeweils 32 Teilnehmer erlaubt. Über Repeater kann die Anzahl der Teilnehmer am Profibus erweitert werden. Die Übertragungsgeschwindigkeit beträgt innerhalb des Projektes 1,5 Mbit/s bei einer Segmentlänge von maximal 200 m. Durch den Einsatz von Repeatern können alle Busstrukturen, wie Linien-, Stern- und Baumstruktur, realisiert werden.

ASI-Bus

Das AS-Interface (Aktor- / Sensor-Interface), abgekürzt ASI, dient zum Anschluss binärer Sensoren und Aktoren. Über die ASI-Leitung erfolgt sowohl der Datenaustausch, als auch die Stromversorgung (maximal 7 A) der Peripherie. Das AS-Interface ist konzipiert als Single-Master-System. Der Anschluss an den übergeordneten Profibus erfolgt über ein ASI/PROFIBUS Gateway, welches innerhalb des AS-Interface den Master darstellt. Weitere Komponenten innerhalb des AS-Interface sind:

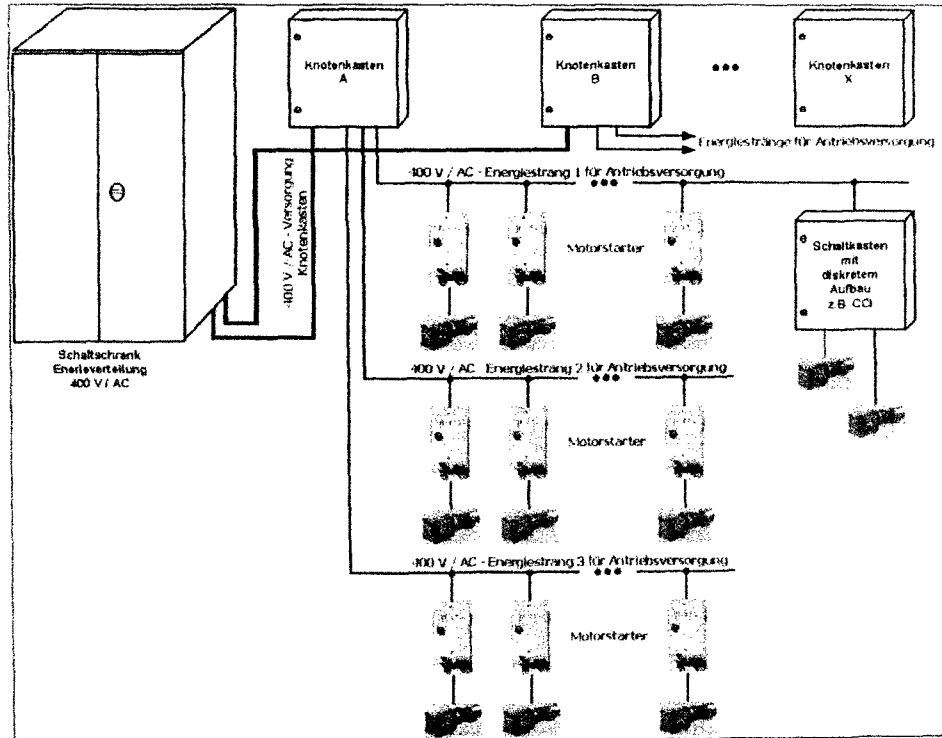
- ASI-Slaves
- ASI-Leitung
- ASI-Netzteil

Die Verkabelung innerhalb des ASI-Bus erfolgt mittels ungeschirmter Zweidrahtleitung. Es können alle Busstrukturen, wie Linien-, Stern- und Baumstruktur, realisiert werden.

Die Kabellänge innerhalb eines Segmentes beträgt 100 m und kann über entsprechende ASI-Repeater auf bis zu 300 m erweitert werden, wobei hierbei in jedem Segment ein ASI-Netzteil benötigt wird.

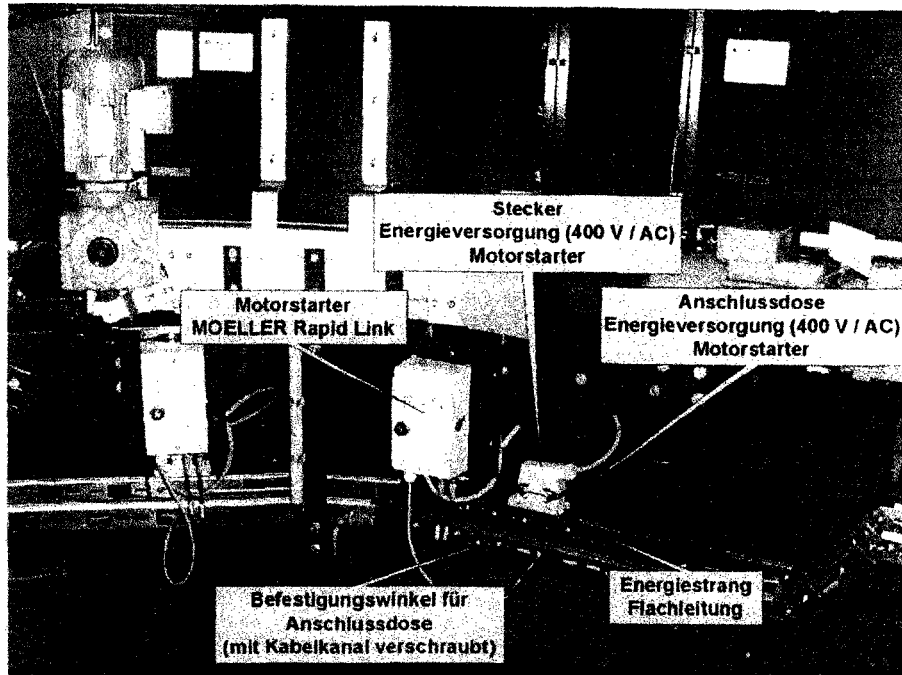
Dezentrales Energiekonzept

Bei dem im Projekt zum Einsatz kommenden dezentralen Energiekonzept erfolgt die Energieverteilung (400 V / AC) über so genannte Knotenkästen im Feld. Die Hauptstromkreise für die Antriebe werden nicht in einem großen Antriebsfeld zentral untergebracht, sondern über Motorstarter in unmittelbarer Nähe des Antriebs realisiert.



Dezentrales Energiekonzept

Die Versorgung der Knotenkästen erfolgt über Sicherungsabgänge in den Schaltschränken der Energieverteilungen, die im Bereich der jeweiligen Haupteinspeisungen platziert werden. Je Knotenkasten können dann bis zu drei Energiestränge (400 V / AC; Flachleitung) für die Antriebsversorgung angeschlossen werden. An diese Energiestränge die in Kabelkanälen entlang der Fördertechnik verlegt werden, werden dann die Motorstarter über Stecker hauptstromseitig angeschlossen.



Energieanschluss für Motorstarter

Hierzu werden die Anschlussdosen (Flachleitungsabgang) auf die Flachleitung montiert und mit Befestigungswinkeln mit dem Kabelkanal verschraubt. Die Flachleitung wird hierbei nicht unterbrochen. Die Verbindung erfolgt über Kontaktierungsschrauben in der Anschlussdose. Dadurch können die Anschlussdosen an jeder beliebigen Stelle der Flachleitung montiert werden.

Die einzelnen Energiestränge werden in den Knotenkästen abgesichert und über einen Schütz bei Not-Aus abgeschaltet.

Für diverse Bereiche wie z.B. die Check-In kommen keine Motorstarter, sondern Schaltkästen mit diskretem Aufbau zum Einsatz. Diese Schaltkästen werden dann ebenfalls über Stecker an die Energiestränge angeschlossen.

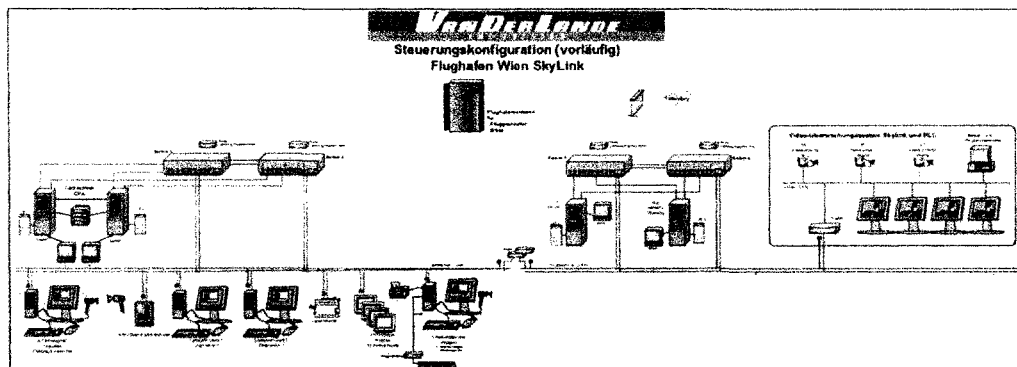
Leitrechner

Im folgenden wird kurz beschrieben, welche Aufgaben der Leitreechner der automatischen Gepäckfördersortieranlage in dem Projekt Skylink übernimmt und wie er aufgebaut ist.

Der Leitreechner übernimmt folgende Aufgaben:

- Disposition und Verwaltung der Sortierrundläufe
- Zielbestimmung der Gepäckstücke „Normalsortierung“
- Zielbestimmung der Gepäckstücke „Sonderbehandlung“
- Balancieralgorithmus (Lastverteilung auf die beiden Sorter)
- Verwaltung des manuellen Frühgepäckspeichers
- Verwaltung des automatischen Frühgepäckspeichers
- Führung und Aufbereitung von Statistiken
- Wartungs- und Serviceplanung
- Archivierung der Statistikdaten
- Kommunikation mit den notwendigen Gewerken:
 - Überlagerte Flughafen-Systeme,
 - Überfahrwaagen,
 - den No Read Codierstationen,
 - der Sorter SPSen und
 - den SPSen der Fördertechnik

Aufbau/Konfigurationsschema:



Konfigurationsschema

Der Leitreechner besteht aus einem Hochverfügbarkeitscluster (Cluster 1 und 2). Bei Ausfall des aktiven Knotens erfolgt eine automatische Umschaltung (Innerhalb von 10 Sekunden) auf den zweiten Knoten. Die beiden Clusterknoten sind jeweils mit einer USV vor Stromausfällen gesichert. Beide Rechner können jeweils über eine Clusterkonsole administriert werden.

Die Oracle Datenbank und die Applikationssoftware werden auf dem externen Raid-System auf gespiegelten Platten abgelegt.

Die tägliche Arbeit der Disponenten wird mittels vier Leitstand-Clients durchgeführt. In dem Leitreechner werden alle Informationen, welche über die Schnittstellen und den Dispositionsarbeitsplatz in das System eingepflegt werden, zusammen geführt. Mit Hilfe dieser Informationen werden die oben genannten Aufgaben bewältigt.

Not-Aus

Die GFA wird gemäß der Maschinenrichtlinie mit einer Not-Aus-Einrichtung ausgerüstet, um unmittelbar drohende oder eintretende gefährliche Situationen für Personen abzuwenden oder zu mindern. Diese Einrichtung dient dazu, Gefahren, die durch Fehlfunktionen von Anlagenteilen, durch Unregelmäßigkeiten im Ablauf oder durch menschliches Verhalten auftreten können, auf schnellstmögliche Weise zu beseitigen. Dies bedeutet ein Stillsetzen der Anlage in den betroffenen Bereichen.

Die Realisierung der Not-Aus-Einrichtung für die GFA (nicht für die Sorter) erfolgt mit einer separaten Not-Aus-Steuerung, die den einschlägigen Bestimmungen entspricht und für die die entsprechenden Zulassungen vorliegen.

Für den Sorter erfolgt die Not-Aus-Steuerung über eine eigene zugelassene Einrichtung.

Not-Aus System

An den einzelnen Systemteilen der GFA werden Not-Aus-Taster unter dem Gesichtspunkt des Personenschutzes in Verbindung mit den UVV-Maßgaben installiert. Sie haben folgende Funktion:

- Die Not-Aus setzen bei Rastbetätigung, die vom Bediener aus einsehbaren Bereiche sofort still.
- Nach dem Entriegeln laufen diese Anlagenteile nicht selbsttätig wieder an, sondern es muss am Operator Panel (OP) am Schaltschrank der Not-Aus-SPS oder an der Visualisierung (VISU) "Störung quittieren" betätigt werden.
- Mit der Quittierung erfolgt die Freigabe der Energiestränge (400 V / AC), sofern keine weitere Störung im Not-Aus Kreis der betreffenden Not-Aus-Gruppe vorliegt. Anschließend laufen die betroffenen Anlagenteile nach Anlaufwarnung (Hupen; Dauer: 3 s) und Wartezeit (Dauer: 3 s) wieder an.

Die Antriebe und Not-Aus-Taster werden in zweckmäßige Gruppen aufgeteilt, dies bedeutet, dass bei Not-Aus nur die Energiestränge der zugehörige Gruppe abgeschaltet werden. Die Abschaltung der Energiestränge erfolgt in den lokalen Knotenkästen.

Die Not-Aus-Gruppen werden über eine Not-Aus-Steuerung in Verbindung mit fehlersicheren Eingängen und Ausgängen entsprechend der Risikoanalyse der Firma Vanderlande Industries für die GFA nach EN 954-1 gebildet. Es erfolgt eine sicherheitsgerichtete Abschaltung der Energiestränge für die Antriebe nach Kategorie 1. Jeder betätigte Not-Aus-Taster wird einzeln auf dem OP der entsprechenden Not-Aus-SPS und der VISU angezeigt.

Not-Aus-Steuerung

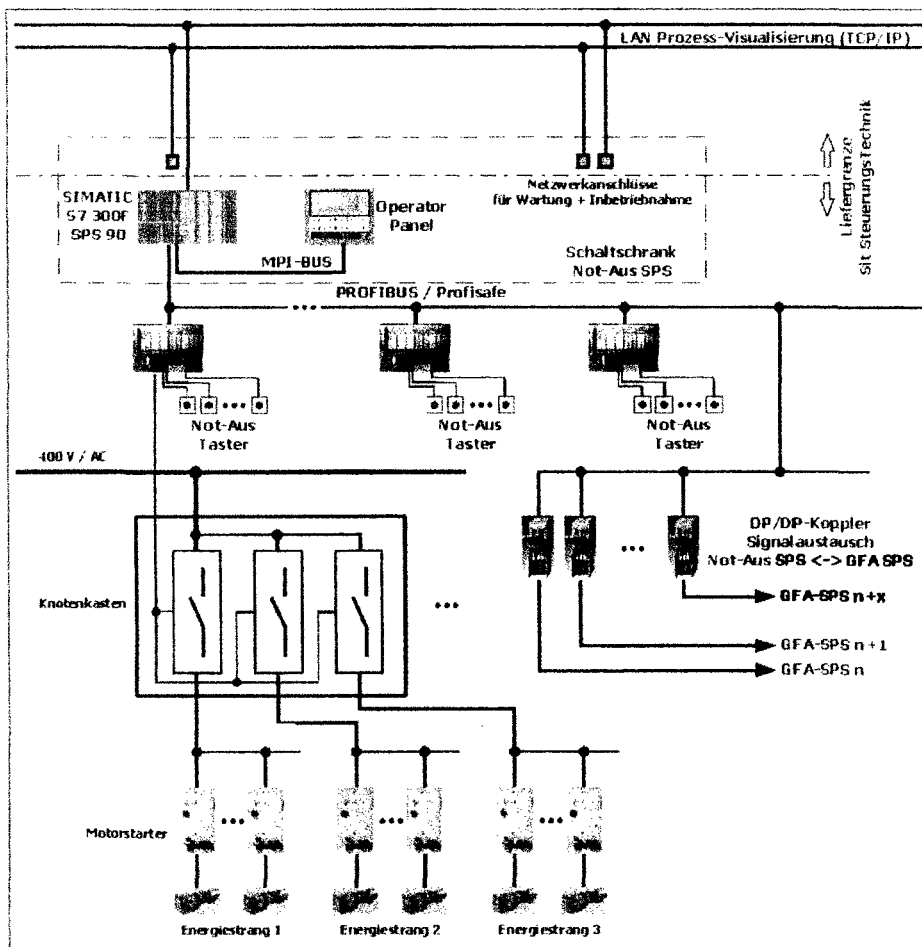
Die Not-Aus-Steuerung dient zum sicherheitsgerichteten Abschalten der Energiestränge bei Not-Aus über die die einzelnen Antriebe der GFA versorgt werden.

Hierzu werden die Signale der Not-Aus-Taster über dezentrale Profibusstationen mit fehlersicheren Eingabebaupgruppen eingesammelt und in der Steuerung softwaretechnisch verarbeitet. Die Zuordnung der einzelnen Not-Aus-Taster zu den Not-Aus-Gruppen erfolgt in der Software. Die Ein-/Ausschaltung der Schütze für die Energiestränge in den einzelnen Knotenkästen erfolgt über fehlersichere Ausgabebaupgruppen an den Profibusstationen der Not-Aus-Steuerung.

Die Kopplung zu den GFA-SPS'en erfolgt über Profibus DP/DP-Koppler. Die Übergabe der Not-Aus-Meldungen an das Visualisierungssystem wird über eine Ethernetkopplung über das LAN Prozess-Visualisierungs realisiert.

In der nachfolgenden Abbildung ist, zur Verdeutlichung der Aufbausystematik, die Konfiguration der Not-Aus-Steuerung mit einem exemplarischen Knotenkasten, Profibusstationen für den Anschluss der Not-Aus Taster und der Signalkopplung zu den einzelnen GFA-SPS'en dargestellt.

Seite 25 zu GZ. BMVIT-60.688/0003-II/PMV/2006



FSA

Grundsätzlich werden die Förderer vor und nach den FSA hauptstrommäßig über die FSA-Steuerung geführt, um im Brandfall von dort aus den Schließbereich frei zufahren. Die FSA-Steuerung steuert das Freifahren sowohl für den Brandfall mit Hauptstromausfall (Batteriebetrieb), wie auch für den Brandfall ohne Stromausfall .

Im normalen Betriebsablauf einer Anlage mit FSA erfolgt das Freifahren durch die GFA-SPS. Die FSA-Steuerung stellt dafür ein Signal „Schließbereich frei“ zur Verfügung. Für das Öffnen und Schließen der FSA-Tore stehen entsprechende Schnittstellensignale bereit

Zwischen GFA-SPS und FSA-Steuerung wird eine digitale Schnittstelle über potentialfreie Kontakte 24V DC / 0,5 A realisiert.

Der Brandalarm wird von der bauseitigen BMA (Brandmeldeanlage) über einen potentialfreien Kontakt an die FSA-Steuerung gemeldet.

Die Feuerschutzabschlüsse sind mit einer Not-Öffnungseinrichtung ausgestattet.

Feuerschutzabschluss im Bereich der Förderstrecken

Mit dem Einschalten eines Anlagenbereiches ertönt eine Anlaufwarnung im entsprechenden Bereich. Danach werden die Förderanlagenabschlüsse (FAA) in dem Bereich geöffnet und anschließend erfolgt der Start der Förderer in diesem Bereich. Beim Ausschalten der Bereiche werden alle Strecken leergefahren, die Antriebe gestoppt und anschließend die FAA geschlossen

Feuerschutzabschluss im Bereich der Ausgaberundläufe

Die Abschottung des Passagierbereiches von der Gepäckaufgabe (Flugseite) erfolgt je Ausgaberundlauf mit zwei Förderanlagenabschlüssen (FAA). Wenn die Ausgaberundläufe abgeschaltet sind sind die FAA verriegelt. Die FAA werden über Signalaustausch von der GFA-SPS für das betriebsmäßige, automatische Öffnen und Schließen gesteuert. Die Steuerung der FAA im Brandfall, inklusive des Freifahrens der Schließbereiche erfolgt generell durch die FAA-Steuerung.

Feuerschutzabschluss im Bereich Check In

Mit dem Einschalten eines CCI einer CCI-Insel wird automatisch das zugehörige FAA im Anschluss an das Sammelband geöffnet. Sind alle CCI einer CCI-Insel ausgeschaltet und das Sammelband ist leergelaufen, wird der zugehörige FAA automatisch geschlossen und verriegelt.

Feuerschutzabschluss im Bereich Großgepäckaufgabe

Die Abschottung des Passagierbereiches von der Großgepäckaufgabe (Flugseite) erfolgt je Rückgabe mit einem Förderanlagenabschluss (FAA).

Im inaktiven Zustand der Großgepäckrückgabe sind die FAA verriegelt. Der FAA wird über Signalaustausch von der GFA-SPS für das betriebsmäßige, automatische Öffnen und Schließen

gesteuert. Die Steuerung des FAA im Brandfall, inklusive des Freifahrens des Schließbereiches erfolgt generell durch die FAA-Steuerung.

Bedienung

Betriebsarten

Automatikbetrieb „zentral“

Im Automatikbetrieb „zentral“ erfolgt die Bedienung der GFA über die VISU im Leitstand über die, die einzelnen Bereiche der Anlage ein- und ausgeschaltet werden können.

Einschaltbereiche

Über die Einschaltbereiche kann der Bediener im Leitstand die einzelnen Bereiche der GFA gezielt, den Erfordernissen des Gepäckaufkommens entsprechend, ein- bzw. auszuschalten. Hierfür wird ihm auf der VISU ein Bedienpult zur Verfügung gestellt, über das, die Ein- bzw. Ausschaltung der einzelnen Anlagenbereiche erfolgt. Die Einschaltbereiche orientieren sich an den Hauptbereichen der Gesamtanlage, wobei diese teilweise noch untergliedert werden.

Betriebsmodi Gesamtanlage

Für die Gesamtanlage werden drei verschiedene Betriebsmodi, die über die VISU vorgewählt werden können, zur Verfügung gestellt. Hierbei handelt es sich um eine übergeordnete Betriebsart der Gesamtanlage, die es ermöglicht in Zeiten mit geringem Gepäckaufkommen mit nur einem Sorter die Anlage zu betreiben. Der andere Sorter kann bei den Modi Schwachlastbetrieb entweder ausgeschaltet werden oder er bleibt über die Energiesparschaltung stehen. Möglich ist dies durch Klappbänder, über die, die Gepäckströme, mit Ausnahme bei den Transferaufgaben im Pier, immer sowohl einer entsprechenden Einschleuseinheit von Sorter A als auch von Sorter B zugeführt werden können. Einen Einfluss auf die Sortierung der GPS haben die Betriebsmodi nicht, da die Sorter A und B jeweils an alle möglichen Sortierziele der Gesamtanlage angeschlossen sind.

Einschalten

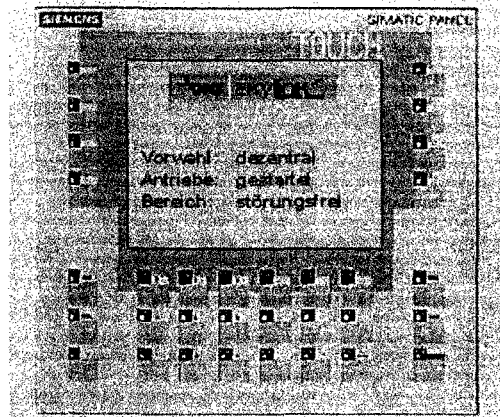
Mit dem Einschalten eines Anlagenbereiches ertönt eine Anlaufwarnung analog dem Bestand im entsprechenden Bereich. Danach werden die Förderanlagenabschlüsse (FAA) in dem Bereich geöffnet und anschließend erfolgt der Start der Förderer in diesem Bereich. Das Einschalten der Förderer erfolgt hierbei in Kaskaden zur Vermeidung von Stromspitzen in den Energieverteilungen. Werden direkt nach dem Einschalten keine GPS in den Bereich transportiert, laufen die Förderer solange bis ihre Energiesparschaltung anspricht. Beim Einlaufen von GPS in den eingeschalteten Bereich, werden die, auf Grund der Energiesparschaltung gestoppten Förderer automatisch und ohne wiederholte Anlaufwarnung gestartet.

Ausschalten

Mit dem Ausschalten eines Anlagenbereiches werden keine GPS mehr in den Bereich übernommen und die Förderer des Bereiches leergefahren. Voraussetzung hierfür ist jedoch, dass die angrenzenden Bereiche, in die eventuell noch vorhandene GPS transportiert werden müssen, noch laufen, damit die Förderstrecken leergefahren werden können. Sind alle Strecken leergefahren, werden die Antriebe gestoppt und anschließend die FAA geschlossen. Ist ein Leerfahren nicht möglich, erfolgt der Stopp zwangsweise nach einer time-out Zeit.

Automatikbetrieb „dezentral“

Im Automatikbetrieb „dezentral“ erfolgt die Bedienung der GFA über die Operator Panels (OP) im Schaltschrank der einzelnen Fördertechniksteuerungen, über die die einzelnen den Steuerungen zugeordneten Anlagenbereiche ein- und ausgeschaltet werden können.



Operator Panel

Die Bedienung der GFA über die OP erfolgt in der Regel nur bei einem Ausfall der VISU. Hierzu muss an den jeweiligen OP über Funktionstasten die Bedienung von zentral auf dezentral umgestellt werden. Danach kann das Ein- bzw. Ausschalten der, den Steuerungen zugeordneten Anlagenbereiche an den jeweiligen OP vor Ort erfolgen. Der Ablauf ist danach identisch mit dem Automatikbetrieb „zentral“.

Vorortbetrieb

Alle Aggregate der GFA können vor Ort manuell entweder über ein separates Bedienteil oder direkt über den entsprechenden Motorstarter bedient werden. Die Bedienung kann hierbei jedoch immer nur über einen Schlüsselschalter erfolgen. Die Bedienung im Vorortbetrieb überstimmt immer alle Automatikvorgaben. Der Vorortbetrieb dient zur Wartung und zur Justage von Transportgurten oder Endlagengebern und kann zur Störungsbeseitigung eingesetzt werden.

Revisionsbetrieb

Ein Revisionsbetrieb bei dem alle Antriebe einzelner Bereiche ohne fördertechnische Verriegelungen laufen ist für die GFA nicht vorgesehen. Für Wartungsarbeiten bei denen Antriebe ein- und ausgeschaltet werden müssen, kann der Vorortbetrieb genutzt werden.

Stahlbau

Zwischenebene über E0 Terminal

- Ausführung der Stahlträger ST37 sandgestrahlt
- Grund- und Deckanstrich
- bedeckt mit Gitterrosten 30x30x2
- Absturzsicherung mit Fußleiste, Handlauf und Knieschutz.
- Gesamthöhe ca. 3,24 m
- Durchfahrtshöhe mindestens 2,95 m
- Verkehrslasten 150 kg/m² bei den Laufstegen
- Aufstiege ausgeführt als Treppen

Wartungsstege in E0 Terminal

- Ausführung Stahlträger ST37 sandgestrahlt
- Grund- und Deckanstrich
- bedeckt mit Gitterrosten 30x30x2
- Absturzsicherung auf der bandabgewandten Seite aus Formrohr 50x50x2,5
- Höhe mindestens 1 m
- Absturzsicherung mit Fußleiste, Handlauf und Knieschutz
- Aufstiege als Treppen und Leitern mit Rückenschutz
- Breite 800 mm
- Durchfahrtshöhe mindestens 2,5/3 m
- Verkehrslasten 150 kg/m²

No-Read Bühne in E0 Terminal

- Ausführung Stahlträger ST37 sandgestrahlt
- Grund- und Deckanstrich
- im Bereich der Arbeitsplätze bedeckt mit Holzbelag
- Belag in den übrigen Bereichen (Wartung) mit Gitterrosten 30x30x2
- Höhe mindestens 1 m
- Absturzsicherung mit Fußleiste, Handlauf und Knieschutz
- Aufstiege als Treppen
- Verkehrslasten 150 kg/m²

Stahlbauabhängung für Kippschalensorter im Pier

- An Unterzügen befestigte Abhangkonstruktion
- Ausführung Stahlträger ST37 sandgestrahlt
- Grund- und Deckanstrich
- Im Bereich des Wartungsganges belegt mit Gitterrost 30x30x2
- Im Bereich neben Kippschalensorter abgedeckt mit Tränenblech verzinkt.
- Aufstiege als Treppen und Leitern mit Rückenschutz
- Durchfahrthöhe unter der Konstruktion beträgt 2,95m.

Brandschutztechnische Beschreibung (ergänzender baulicher Brandschutz und erste und erweiterte Löschhilfe)

Die Umfassungswände und -decken der Gepäcksortier- und Förderanlage sind aus Stahlbeton in der Brandwiderstandsklasse F90 hergestellt.

Folgende Durchdringungen von Brandabschnitten gibt es in der Fördertechnik.

1. Abwurfstrecken zwischen zwei Ebenen: Brandschutztechnische Trennungen F90/T30 z.B. Checkin
2. Brandabschnittsbildung mit beweglichem Element F30 ohne unteren Anschlag, aufgrund der durchgehenden Bänder z.B. Gepäckrückgabe
3. Brandabschnittsbildungen im Pier mit minimal erforderlichen baulichen Öffnungen als Banddurchführungen (samt Transportschalen) mit automatischem verdichtetem Sprinklerschutz.

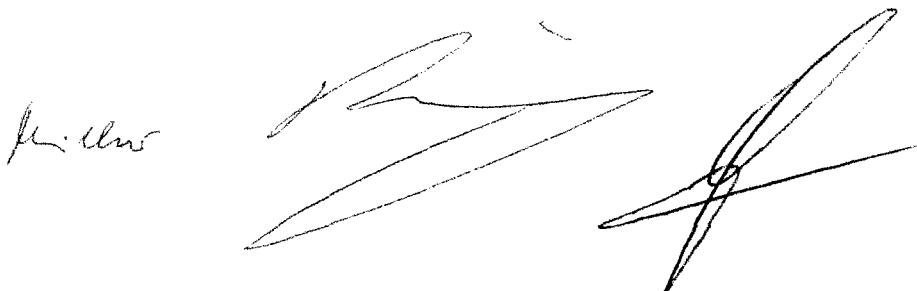
Die Rauchabschnitte werden durch starre Schürzen gebildet, durch die die Fördertechnik durchführt.

Erste und erweiterte Löschhilfe

Die Einrichtungen der Ersten und erweiterten Löschhilfe nach TRVB 124/128 wurden mit der Betriebsfeuerwehr Flughafen abgestimmt. Die Austeilung erfolgt nach Deckung. Dort wo es Gitterzwischenebenen gibt, sind auch auf dieser Entnahmestellen vorgesehen. Die Innenhydranten werden in Kombination mit tragbaren Feuerlöschgeräten S9 ausgeführt. Bei den Schaltschränken sind zusätzlich K5 Löscher bereitgehalten. Die endgültige Abstimmung der tragbaren Feuerlöschgeräte erfolgt mit der BFW.

In Bereiche wo die Ausbildung von Hydrantenschränken aus Platzgründen nicht möglich, werden lediglich Schlauchanschlüsse mit Schlauch und tragbarem Feuerlöschgeräte vorgehalten. Dies ist vor allem im Pier, Zwischenebene Mittelsteg so geplant.

Durch die Fördertechnik werden keine Brandabschnittsbildungen aus dem Bescheid 60.688/7-PMV/03 vom 27. und 28.11.2003 abgeändert.



GUTACHTEN

Vom Standpunkt der Amtssachverständigen des Amtes der NÖ Landesregierung sowie vom Standpunkt des Vertreters der NÖ Landesstelle für Brandverhütung bestehen gegen die Erteilung der beantragten Bewilligung für die Errichtung der fördertechnischen Einrichtungen für die Gepäckbeförderung im Rahmen des Projektes Skylink, Terminalerweiterung Nord-Ost, Teil 1, auf dem Flughafen Wien keine Bedenken, wenn zur Gewährleistung der Sicherheit der Luftfahrt und eines zweckmäßigen Betriebes nachstehende

BEDINGUNGEN UND AUFLAGEN

erfüllt werden:

1. Das gesamte Projekt ist entsprechend den vorgelegten Unterlagen und den im Weiteren dargelegten Änderungen plan-, sach-, und fachgemäß von hiezu befugten Unternehmen und Personen auszuführen.
2. Über die Ausführung der elektrischen Anlage ist ein bundeseinheitliches Sicherheitsprotokoll, in dem die der Überprüfung zugrundeliegenden Bestimmungen einzeln anzuführen sind und in dem eine Aussage über die Art und den Zustand der elektrischen Schutzmaßnahme zu treffen ist, der Genehmigungsbehörde vorzulegen.
3. Sämtliche nicht spannungsführenden Metallteile sind in einen Potentialausgleich einzubeziehen. Hierüber ist eine Aussage im Sicherheitsprotokoll zu treffen.
4. Für die elektrischen Anlagen ist ein Anlagenbuch gemäß ÖVE/ÖNORM E 8001-6-63 Ausgabe 2003-01-01 anzulegen und in der Betriebsstätte zur Einsichtnahme aufzubewahren.
5. Im Zwischenpodest ist im Bereiche der Abstiege bzw. Ausgänge der Fluchtweg mit entsprechenden Hinweisschildern gemäß Kennzeichnungsverordnung zu kennzeichnen.
6. Die Toranlagen sind entsprechend den Bestimmungen der ÖNORM B 1205, die Brandschutztore entsprechend ÖNORM B 3852 auszuführen. Über die abnahmepflichtigen Tore sind bis spätestens zur Benützungsbewilligungsverhandlung die Abnahmebefunde der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
7. Die statisch tragenden Stahlteile sind entsprechend den statischen Erfordernissen unter Beachtung der einschlägigen ÖNORMEN und Richtlinien zu errichten. Die statischen Berechnungen, sowie die Konstruktionspläne sind von einem befugten Zivilingenieur einschlägiger Fachrichtung erstellen zu lassen und vorzulegen. Über die Errichtung entsprechend der statischen Berechnung ist ein Abnahmebefund vorzulegen.
8. Statisch tragende Stahlteile sind mit einem ausreichenden Korrosionsschutz zu versehen. Darüber ist eine Bestätigung anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
9. Im Bereich der fördertechnischen Anlagen sind die Verkehrswege, die zu den Fluchttüren führen, mit einer Mindestbreite von 1,0 m zu markieren.
10. Im Bereich der fördertechnischen Anlagen ist der Hinweis auf das Rauchverbot deutlich sichtbar anzubringen.
11. Wo Förderstrecken Verkehrswege queren, ist eine lichte Höhe für die Verkehrswege von mind. 2 m einzuhalten.
12. Die Bestimmungen der Bildschirmverordnung sind bei der Einrichtung einzuhalten.
13. Über Brandschutzklappen (Feuerschutzabschlüsse) sind Prüfzeugnisse und Einbaunachweise vorzulegen.
14. Die Steuerschränke für die Förderanlage und deren Feuerschutzabschlüsse sind über die vorgesehene Brandmeldeanlage entsprechend der ÖNorm F3001 und der Richtlinie TRVB S 151 und unter Berücksichtigung der VIE-Planungsrichtlinie bei Brandalarm über die Brandmelderzentrale anzusteuern.
15. Die Steuerschränke für die Förderanlage und deren Folgesteuerungen müssen entsprechend der ÖNorm F3001 eine Zulassung aufweisen. Hierüber ist ein entsprechender Prüfbericht der Luftfahrtbehörde anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.

16. Die fördertechnische Einrichtung ist als Gesamtes einer Abnahmeprüfung unterziehen zu lassen und ist ein positiver Prüfungsbefund der Genehmigungsbehörde unter Anschluss einer CE-Bescheinigung vorzulegen. In dieser ist eine Aussage über die Brandfallsteuerung zu treffen.
17. Es ist für die gesamte fördertechnische Anlage eine Konformitätsbewertung und Übereinstimmungserklärung gemäß der Maschinensicherheitsverordnung der Luftfahrtbehörde anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
18. Für die Anlage sind eine Bedien- und Wartungsanleitung sowie Störungs-Behebungsanweisung auszuarbeiten und den Arbeitnehmern nachweislich zur Kenntnis zu bringen.
19. Für folgende Bauelemente sind Prüfzeugnisse (nationale Normen und/oder Europannormen) und Verlege- bzw. Einbaunachweise vorzulegen:
 - Förderbänder (B2, Q2, Tr1)
 - Brandschutzklappen – Feuerschutzabschlüsse für die Förderanlage K90
 - Abschottungen (F90 / S90)
20. Die für die Förderanlage zusätzlichen Mittel der ersten und erweiterten Löschhilfe sind gemäß der Richtlinien TRVB F 124 und TRVB F 128 im Einvernehmen mit der Flughafenbetriebsfeuerwehr unter Beachtung der erforderlichen Freiflächen vor diesen (Planfreigabe auf Plänen mit Einrichtung durch VIE-Betriebsfeuerwehr) zu montieren und gemäß Kennzeichnungsverordnung gut sichtbar und dauerhaft zu kennzeichnen. Ein entsprechender Nachweis hierüber ist der Luftfahrtbehörde anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
21. Es sind anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung angepasste Brandschutzpläne gemäß der Richtlinie TRVB O 121 unter Berücksichtigung der VIE-Brandschutztechnischen Planungsrichtlinien der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
22. Während der Bauzeit ist der Baustellenbrandschutz gemäß TRVB A 149 einzuhalten. Kontrollen werden von der Flughafen Betriebsfeuerwehr durchgeführt.
23. Bei sämtlichen Stiegen mit mehr als 4 Stufen ist ein Handlauf anzubringen.
24. Es ist der Luftfahrtbehörde anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung eine Bestätigung des Verkehrs-Arbeitsinspektorates darüber vorzulegen, dass die Arbeitnehmerschutzbestimmungen eingehalten worden sind.

Stellungnahme des Vertretes der Flughafen Wien AG:

Das Verhandlungsergebnis wird zustimmend zur Kenntnis genommen.

Der Bundesminister für Landesverteidigung hat bis heute keine Stellungnahme abgegeben.

Von den beiden Amtssachverständigen des Amtes der NÖ Landesregierung werden an Gebühren EUR 1.045,66 geltend gemacht. Der Vertreter der Flughafen Wien Aktiengesellschaft erklärt hiezu, dass diese Gebühren seitens der Flughafen Wien Aktiengesellschaft direkt mit dem Amt der NÖ-Landesregierung abgerechnet werden.

Auf die Verlesung der laut diktierten Verhandlungsschrift wird von den Verhandlungsteilnehmern verzichtet.

Da kein weiteres Vorbringen erfolgt, verkündet der Verhandlungsleiter den nachfolgenden

B E S C H E I D
S P R U C H

I.

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Zivilluftfahrtbehörde erteilt hiermit gemäß § 78 Abs. 1 und 2 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957 i.d.g.F., nach Anhörung des Bundesministers für Landesverteidigung der Flughafen Wien Aktiengesellschaft gemäß dem Antrag vom 18.01.2006 die Bewilligung für die Errichtung der fördertechnischen Einrichtungen für die Gepäckbeförderung im Rahmen des Projektes Skylink, Terminalerweiterung Nord-Ost, Teil 1, auf dem Flughafen Wien, und zwar unter Zugrundelegung folgender integrierte Bestandteile dieses Bescheides bildender Unterlagen, nämlich

| Ausführungspläne: | <u>Vanderlande Industries GmbH</u> | Maßstab | Datum |
|--------------------------------|--|---------|------------|
| Gepäckförderanlage | <u>D - 41066 Mönchengladbach</u> | | |
| ER G 3110 E1-U2 10.4.01 0001 A | Gesamtlayoutübersicht | | 09.01.2006 |
| ER G 115 E1-E0 10.4.01 0002 A | Layoutübersicht Terminal G115: Ebene E1-E0 | 1:500 | 15.12.2005 |
| ER G 115 U1-U2 10.4.01 0003 A | Layoutübersicht Terminal G115: Ebene U1-U2 | 1:500 | 15.12.2005 |
| ER G 118 Z0-E0 10.4.01 0004 A | Layoutübersicht Pier G118: Ebene Z0-E0 | 1:500 | 15.12.2005 |
| ER G 115 U2 10.4.01 0201 A | Fluchtwege Plan Ebene U1/U2/U3 | 1:200 | 06.12.2005 |
| ER S 115 - 10.4.01 0202 A | Fluchtwege Plan -Schnitte- Ebene U1/U2 | 1:100 | 08.12.2005 |
| ER G 115 U1 10.4.01 0211 A | Fluchtwege Plan Frühgepäckspeicher | 1:200 | 06.12.2005 |
| ER S 115 - 10.4.01 0212 A | Fluchtwege Plan -Schnitte- Frühgepäckspeicher | 1:100 | 08.12.2005 |
| ER G 115 U1 10.4.01 0221 A | Fluchtwege Plan Anbindung ÖBB | 1:200 | 06.12.2005 |
| ER G 115 E0 10.4.01 0231 A | Fluchtwege Plan Ankunft Triplanar+ Anbindung CCI | 1:200 | 06.12.2005 |
| ER G 115 E0 10.4.01 0232 A | Fluchtwege Plan X-Ray3, TRF1-6, Ank. Triplanar, CCI, Sperrgepäck | 1:200 | 14.12.2005 |
| ER S 115 - 10.4.01 0233 A | Fluchtwege Plan -Schnitte- Ankunft Triplanar+ Anbindung CCI | 1:100 | 03.01.2006 |
| ER G 118 E0 10.4.01 0241 A | Fluchtwege Plan Sorter + Sortierrundläufe (Pier) | 1:200 | 08.12.2005 |
| ER G 118 E0 10.4.01 0242 A | Fluchtwege Plan Sorter + Sortierrundläufe (Pier) | 1:200 | 08.12.2005 |
| ER S 118 - 10.4.01 0243 A | Fluchtwege Plan -Schnitte- Sortierrundläufe+Sorter im Pier | 1:50 | 08.12.2005 |
| ER S 118 - 10.4.01 0244 A | Fluchtwege Plan -Schnitte- Sortierrundläufe+Sorter im Pier | 1:100 | 08.12.2005 |

| | | | | |
|------------|----------------|---|-------|------------|
| ERG 3110 - | 10.4.01 1000 A | Gesamt Flussdiagramm | % | 15.12.2005 |
| ERG 115 U2 | 10.4.01 2001 A | Bereich II: No Read, X-Ray Stufe 1-L3, Sorterkurzschlüsse, Sorter A/ B | 1:100 | 07.12.2005 |
| ERG 115 U2 | 10.4.01 2002 A | Bereich II: No Read, X-Ray Stufe1-L3, Sorterkurzschlüsse - Sorter A | 1:100 | 07.12.2005 |
| ERG 115 U2 | 10.4.01 2003 A | Bereich II: No Read, X-Ray Stufe1-L3, Sorterkurzschlüsse - Sorter B | 1:100 | 07.12.2005 |
| ERG 118 U2 | 10.4.01 2004 A | Bereich II: No Read, X-Ray Stufe1-L3, Sorterkurzschlüsse, Sorter A/ B | 1:100 | 07.12.2005 |
| ERG 115 U2 | 10.4.01 2011 A | Bereich II: No Read, X-Ray Stufe1-EDtS, Sorterkurzschlüsse, Sorter A/ B | 1:100 | 07.12.2005 |
| ERG 115 U2 | 10.4.01 2012 A | Bereich II: No Read, X-Ray Stufe1-EDtS, Sorterkurzschluss - Sorter A | 1:100 | 07.12.2005 |
| ERG 115 U2 | 10.4.01 2013 A | Bereich II: No Read, X-Ray Stufe1-EDtS, Sorterkurzschluss - Sorter B | 1:100 | 07.12.2005 |
| ERG 115 U2 | 10.4.01 2014 A | Bereich II: X-RAY-Stufe1 - Ausbaustudie, Smiths Heimann HS 10080 EDtS | 1:100 | 07.12.2005 |
| ERS 115 II | 10.4.01 2301 A | Bereich II: -Schnitte- No Read | 1:100 | 08.12.2005 |
| ERS 115 II | 10.4.01 2302 A | Bereich II: -Schnitte- Sorterkürzschlüsse | 1:100 | 09.12.2005 |
| ERS 118 II | 10.4.01 2303 A | Bereich II: -Schnitte- Sorterkurzschlüsse | 1:100 | 09.12.2005 |
| ERS 115 II | 10.4.01 2304 A | Bereich II: -Schnitte- X-RAY Stufe 1, Perkin Elmer Model VIS 108/ L3 | 1:100 | 08.12.2005 |
| ERS 115 II | 10.4.01 2314 A | Bereich II: -Schnitte- X-Ray Stufe 1, Smiths Heimann HS 10080 EDtS | 1:100 | 08.12.2005 |

| Ausführungspläne: | | Vanderlande Industries GmbH | Maßstab | Datum |
|--------------------|----------------|--|---------|------------|
| Gepäckförderanlage | | D - 41066 Mönchengladbach | | |
| ERG 115 E0 | 10.4.01 3001 A | Bereich III: TRF1-6, X-Ray3 | 1:100 | 06.12.2005 |
| ERG 115 U1 | 10.4.01 3002 A | Bereich III: Anbindung ÖBB | 1:100 | 06.12.2005 |
| ERG 115 U2 | 10.4.01 3004 A | Bereich III: TRF 1-6, X-RAY 3, ÖBB, man. FGS, LoFo, Ausbaustufe 2 | 1:100 | 07.12.2005 |
| ERG 115 U2 | 10.4.01 3005 A | Bereich III: Sorter A+Indut's, LoFo, X-Ray3 | 1:100 | 07.12.2005 |
| ERG 115 U2 | 10.4.01 3006 A | Bereich III: TRF 1-6, X-RAY3, ÖBB, man. FGS, Sorter B, Ausbaustufe 2 | 1:100 | 07.12.2005 |
| ERS 115 III | 10.4.01 3301 A | Bereich III: Schnitte TRF1-6 | 1:100 | 22.12.2005 |
| ERS 115 III | 10.4.01 3302 A | Bereich III: Schnitte X-Ray3 | 1:100 | 08.12.2005 |
| ERS 115 III | 10.4.01 3304 A | Bereich III: Schnitte Anbindung ÖBB | 1:100 | 22.12.2005 |
| ERS 115 III | 10.4.01 3306 A | Bereich III: Schnitte TRF 1-3, X-Ray3, Anbindung ÖBB | 1:100 | 08.12.2005 |
| ERS 115 III | 10.4.01 3307 A | Bereich III: Schnitte / Triplanar, man.FGS, CCI6 Op., ÖBB, TRF 4-6 | 1:100 | 08.12.2005 |
| ERS 115 III | 10.4.01 3308 A | Bereich III: Schnitte Ausbaustufe 2, LoFo, Anb. ÖBB | 1:100 | 08.12.2005 |
| ERS 115 III | 10.4.01 3309 A | Bereich III: Schnitte X-Ray3, man. FGS, Ausbaustufe 2 | 1:100 | 08.12.2005 |
| ERG 115 E0 | 10.4.01 5001 A | Bereich V: Ankunft Triplanar | 1:100 | 06.12.2005 |
| ERG 115 E0 | 10.4.01 5002 A | Bereich V: Ankunft Triplanar | 1:100 | 06.12.2005 |
| ERG 115 E0 | 10.4.01 5003 A | Bereich V: Ankunft Triplanar | 1:100 | 06.12.2005 |
| ERS 115 V | 10.4.01 5301 A | Bereich V: Details + Schnitte | 1:50 | 22.12.2005 |
| ERG 115 E1 | 10.4.01 6001 A | Bereich VI: Check-In Gruppen 1-3; Sperrgepäck | 1:100 | 06.12.2005 |
| ERG 115 E1 | 10.4.01 6002 A | Bereich VI: Check-In Gruppen 4-6 | 1:100 | 06.12.2005 |

Seite 35 zu GZ. BMVIT-60.688/0003-II/PMV/2006

| | | | | |
|------------|----------------|---|-------|------------|
| ERG 115 Z0 | 10.4.01 6003 A | Bereich VI: Zuführung Check-In zum Sorter; Sperrgepäck | 1:100 | 07.12.2005 |
| ERG 115 Z0 | 10.4.01 6004 A | Bereich VI: Zuführung Check-In zum Sorter; Sperrgepäck | 1:100 | 07.12.2005 |
| ERG 115 Z0 | 10.4.01 6005 A | Bereich VI: Zuführung Check-In zum Sorter; Sperrgepäck | 1:100 | 07.12.2005 |
| ERG 115 Z0 | 10.4.01 6006 A | Bereich VI: Zuführung Check-In zum Sorter; Sperrgepäck | 1:100 | 07.12.2005 |
| ERG 115 Z0 | 10.4.01 6007 A | Bereich VI: Sperrgepäck; CCI 6 (Option) | 1:100 | 07.12.2005 |
| ERG 115 E0 | 10.4.01 6008 A | Bereich VI: Zuführung Check-In zum Sorter | 1:100 | 06.12.2005 |
| ERG 115 E0 | 10.4.01 6009 A | Bereich VI: Zuführung Check-In zum Sorter; Sperrgepäck | 1:100 | 06.12.2005 |
| ERG 115 U1 | 10.4.01 6010 A | Bereich VI: Zuführung Check-In zum Sorter | 1:100 | 06.12.2005 |
| ERG 115 U2 | 10.4.01 6011 A | Bereich VI: CCI 6 (Option) | 1:100 | 07.12.2005 |
| ERS 115 VI | 10.4.01 6301 A | Bereich VI: -Schnitte- Zuführung CCI zum Sorter | 1:100 | 22.12.2005 |
| ERS 115 VI | 10.4.01 6302 A | Bereich VI: -Schnitte- Sperrgepäck; CCI 6 (Option) | 1:100 | 03.01.2006 |
| ERS 115 VI | 10.4.01 6303 A | Bereich VI: Detail Check-In | 1:20 | 08.12.2005 |
| ERG 115 U1 | 10.4.01 7001 A | Bereich VII: Frühgepäckspeicher komplett (linke Hälfte) | 1:100 | 06.12.2005 |

| Ausführungspläne: | | Vanderlande Industries GmbH | Maßstab | Datum |
|--------------------|----------------|--|---------|------------|
| Gepäckförderanlage | | D-41066 Mönchengladbach | | |
| ERG 115 U1 | 10.4.01 7002 A | Bereich VII: Frühgepäckspeicher untere Ebene (linke Hälfte) | 1:100 | 06.12.2005 |
| ERG 115 U1 | 10.4.01 7003 A | Bereich VII: Frühgepäckspeicher obere Ebene (linke Hälfte) | 1:100 | 06.12.2005 |
| ERG 115 U1 | 10.4.01 7004 A | Bereich VII: Frühgepäckspeicher komplett (rechte Hälfte) | 1:100 | 06.12.2005 |
| ERG 115 U1 | 10.4.01 7005 A | Bereich VII: Frühgepäckspeicher untere Ebene (rechte Hälfte) | 1:100 | 06.12.2005 |
| ERG 115 U1 | 10.4.01 7006 A | Bereich VII: Frühgepäckspeicher obere Ebene (rechte Hälfte) | 1:100 | 06.12.2005 |
| ERG 115 U2 | 10.4.01 7007 A | Bereich VII: Anbindung Frühgepäckspeicher | 1:100 | 07.12.2005 |
| ERS 115 VII | 10.4.01 7301 A | Bereich VII: Schnitte FGS | 1:100 | 22.12.2005 |
| ERS 115 VII | 10.4.01 7302 A | Bereich VII: Schnitte FGS | 1:50 | 22.12.2005 |
| ERG 118 Z0 | 10.4.01 8001 A | Bereich VIII: Sortierrundläufe, Transferaufgaben (Pier) | 1:100 | 08.12.2005 |
| ERG 118 E0 | 10.4.01 8002 A | Bereich VIII: Sortierrundläufe, Transferaufgaben (Pier) | 1:100 | 07.12.2005 |
| ERG 118 Z0 | 10.4.01 8003 A | Bereich VIII: Sortierrundläufe, Transferaufgaben (Pier) | 1:100 | 08.12.2005 |
| ERG 118 E0 | 10.4.01 8004 A | Bereich VIII: Sortierrundläufe, Transferaufgaben (Pier) | 1:100 | 07.12.2005 |
| ERG 118 Z0 | 10.4.01 8005 A | Bereich VIII: Sortierrundläufe, Transferaufgaben (Pier) | 1:100 | 08.12.2005 |
| ERG 118 E0 | 10.4.01 8006 A | Bereich VIII: Sortierrundläufe, Transferaufgaben (Pier) | 1:100 | 07.12.2005 |
| ERG 118 Z0 | 10.4.01 8007 A | Bereich VIII: Sortierrundläufe, Transferaufgaben (Pier) | 1:100 | 08.12.2005 |
| ERG 118 E0 | 10.4.01 8008 A | Bereich VIII: Sortierrundläufe, Transferaufgaben (Pier) | 1:100 | 07.12.2005 |

| | | | | |
|--------------|----------------|--------------------------------------|-------|---------------------------|
| ERS 118 VIII | 10.4.01 8301 A | Bereich VIII: -Schnitte- SRL 07 Pier | 1:50 | 08.12.2005 |
| ERS 118 VIII | 10.4.01 8302 A | Bereich VIII: -Schnitte- SRL Pier | 1:100 | 08.12.2005 |
| ERS 118 VIII | 10.4.01 8303 A | Bereich VIII: -Schnitte- TRF Pier | 1:100 | 08.12.2005 |
| ERS 118 VIII | 10.4.01 8304 A | Bereich VIII: -Schnitte- TRF Pier | 1:100 | 08.12.2005 |
| | | Vorabzug Gefahrenanalyse | | 24.02.2006 |
| | | Technische Beschreibung | | 17.01.2006/ 24.02.2006 |

sowie unter folgenden Bedingungen und Auflagen:

1. Das gesamte Projekt ist entsprechend den vorgelegten Unterlagen und den im Weiteren dargelegten Änderungen plan-, sach-, und fachgemäß von hiezu befugten Unternehmen und Personen auszuführen.
2. Über die Ausführung der elektrischen Anlage ist ein bundeseinheitliches Sicherheitsprotokoll in dem die der Überprüfung zugrundeliegenden Bestimmungen einzeln anzuführen sind und in dem eine Aussage über die Art und den Zustand der elektrischen Schutzmaßnahme zu treffen ist, der Genehmigungsbehörde vorzulegen.
3. Sämtliche nicht spannungsführenden Metallteile sind in einen Potentialausgleich einzubeziehen. Hierüber ist eine Aussage im Sicherheitsprotokoll zu treffen.
4. Für die elektrischen Anlagen ist ein Anlagenbuch gemäß ÖVE/ÖNORM E 8001-6-63 Ausgabe 2003-01-01 anzulegen und in der Betriebsstätte zur Einsichtnahme aufzubewahren.
5. Im Zwischenpodest ist im Bereiche der Abstiege bzw. Ausgänge der Fluchtweg mit entsprechenden Hinweisschildern gemäß Kennzeichnungsverordnung zu kennzeichnen
6. Die Toranlagen sind entsprechend den Bestimmungen der ÖNORM B 1205, die Brandschutz Tore entsprechend ÖNORM B 3852 auszuführen. Über die abnahmepflichtigen Tore sind bis spätestens zur Benützungsbewilligungsverhandlung die Abnahmebefunde der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
7. Die statisch tragenden Stahlteile sind entsprechend den statischen Erfordernissen unter Beachtung der einschlägigen ÖNORMEN und Richtlinien zu errichten. Die statischen Berechnungen, sowie die Konstruktionspläne sind von einem befugten Zivilingenieur einschlägiger Fachrichtung erstellen zu lassen und vorzulegen. Über die Errichtung entsprechend der statischen Berechnung ist ein Abnahmebefund vorzulegen.
8. Statisch tragende Stahlteile sind mit einem ausreichenden Korrosionsschutz zu versehen. Darüber ist eine Bestätigung anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
9. Im Bereich der fördertechnischen Anlagen sind die Verkehrswege, die zu den Fluchttüren führen, mit einer Mindestbreite von 1,0 m zu markieren.
10. Im Bereich der fördertechnischen Anlagen ist der Hinweis auf das Rauchverbot deutlich sichtbar anzubringen.
11. Wo Förderstrecken Verkehrswege queren, ist eine lichte Höhe für die Verkehrswege von mind. 2 m einzuhalten.
12. Die Bestimmungen der Bildschirmverordnung sind bei der Einrichtung einzuhalten.
13. Über Brandschutzklappen (Feuerschutzabschlüsse) sind Prüfzeugnisse und Einbaunachweise vorzulegen.
14. Die Steuerschränke für die Förderanlage und deren Feuerschutzabschlüsse sind über die vorgesehene Brandmeldeanlage entsprechend der ÖNorm F3001 und der Richtlinie TRVB S 151 und unter Berücksichtigung der VIE-Planungsrichtlinie bei Brandalarm über die Brandmelderzentrale anzusteuern.
15. Die Steuerschränke für die Förderanlage und deren Folgesteuerungen müssen entsprechend der ÖNorm F3001 eine Zulassung aufweisen. Hierüber ist ein entsprechender Prüfbericht der Luftfahrtbehörde anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.

Seite 37 zu GZ. BMVIT-60.688/0003-II/PMV/2006

16. Die fördertechnische Einrichtung ist als Gesamtes einer Abnahmeprüfung unterziehen zu lassen und ist ein positiver Prüfungsbefund der Genehmigungsbehörde unter Anschluss einer CE-Bescheinigung vorzulegen. In dieser ist eine Aussage über die Brandfallsteuerung zu treffen.
17. Es ist für die gesamte fördertechnische Anlage eine Konformitätsbewertung und Übereinstimmungserklärung gemäß der Maschinensicherheitsverordnung der Luftfahrtbehörde anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
18. Für die Anlage sind eine Bedien- und Wartungsanleitung sowie Störungs-Behebungsanweisung auszuarbeiten und den Arbeitnehmern nachweislich zur Kenntnis zu bringen.
19. Für folgende Bauelemente sind Prüfzeugnisse (nationale Normen und/oder Europeanormen) und Verlege- bzw. Einbaunachweise vorzulegen:
 - o Förderbänder (B2, Q2, Tr1)
 - o Brandschutzklappen – Feuerschutzabschlüsse für die Förderanlage K90
 - o Abschottungen (F90 / S90)
20. Die für die Förderanlage zusätzlichen Mittel der ersten und erweiterten Löschhilfe sind gemäß der Richtlinien TRVB F 124 und TRVB F 128 im Einvernehmen mit der Flughafenbetriebsfeuerwehr unter Beachtung der erforderlichen Freiflächen vor diesen (Planfreigabe auf Plänen mit Einrichtung durch VIE-Betriebsfeuerwehr) zu montieren und gemäß Kennzeichnungsverordnung gut sichtbar und dauerhaft zu kennzeichnen. Ein entsprechender Nachweis hierüber ist der Luftfahrtbehörde anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
21. Es sind anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung angepasste Brandschutzpläne gemäß der Richtlinie TRVB O 121 unter Berücksichtigung der VIE-Brandschutztechnischen Planungsrichtlinien der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
22. Während der Bauzeit ist der Baustellenbrandschutz gemäß TRVB A 149 einzuhalten. Kontrollen werden von der Flughafen Betriebsfeuerwehr durchgeführt.
23. Bei sämtlichen Stiegen mit mehr als 4 Stufen ist ein Handlauf anzubringen.
24. Es ist der Luftfahrtbehörde anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung eine Bestätigung des Verkehrs-Arbeitsinspektorates darüber vorzulegen, dass die Arbeitnehmerschutzbestimmungen eingehalten worden sind.

Die Verhandlungsschrift des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, Verfahrensführung bezüglich Flughäfen, vom 02.03.2006, GZ. BMVIT-60.688/0003-II/PMV/2006, bildet ebenfalls einen integrierten Bestandteil dieses Bescheides

II.

Für die Erteilung dieses Bescheides sind von der Flughafen Wien AG

- | | | | |
|----|--|-----|----------|
| a) | gemäß TP 393 lit. b Ziff. 1 der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung, BGBl. Nr. 24/1983 i.d.g.F., eine Verwaltungsabgabe von | EUR | 218,00 |
| b) | gemäß § 1 der Bundes-Kommissionsgebührenverordnung, BGBl. Nr. 246/1976 i.d.g.F., Kommissionsgebühren für 2 Amtsorgane und 11 halbe Stunden von | EUR | 207,90 |
| c) | gemäß Gebührengesetz 1957 i.d.g.F., (Antrag, Antragsbeilagen, Verhandlungsschrift) Gebühren von..... | EUR | 2.327,60 |

somit insgesamt EUR 2.753,50 zu entrichten.

Die Verwaltungsabgabe, die Kommissionsgebühren und die Gebühren gemäß Gebührengesetz sind binnen 2 Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides mittels des bei-

geschlossenen Zahlscheines an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zu überweisen.

BEGRÜNDUNG

Die Realisierung des gegenständlichen Vorhabens ist im Interesse eines sicheren und geordneten Flughafenbetriebes auf dem Flughafen Wien notwendig.

Das Vorhaben ist für die Sicherheit der Luftfahrt förderlich und auf Grund der Ergebnisse der vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Verfahrensführung bezüglich Flughäfen, am 02.03.2006 auf dem Flughafen Wien durchgeführten Verhandlung gemäß § 78 Abs. 1 und 2 LFG zu bewilligen.

Die Bedingungen und Auflagen, die den Erfordernissen der Sicherheit der Luftfahrt Rechnung tragen, stützen sich auf das Gutachten der Amtssachverständigen des Amtes der NÖ Landesregierung sowie auf die Ausführungen des Vertreters der NÖ Landesstelle für Brandverhütung. Auf die Befundausführungen wird – um Wiederholungen zu vermeiden – ausdrücklich hingewiesen.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf die bezogenen Rechtsvorschriften.

RECHTSMITTELBELEHRUNG

Gegen diesen Bescheid ist kein ordentliches Rechtsmittel zulässig.

HINWEIS

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb von sechs Wochen nach Zustellung Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof und ebenso an den Verfassungsgerichtshof erhoben werden. Sie muß von einem Rechtsanwalt unterschrieben sein. Bei Einbringung einer solchen Beschwerde, ist eine Gebühr von EUR 180,-- zu entrichten.

Der Inhalt und die Verkündung dieses mündlichen Bescheides werden hiermit gemäß § 62 Abs. 2 AVG beurkundet.

Verhandlungsdauer: 11 halbe Stunden



Zur Kenntnis genommen:

Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

**PROJEKTMANAGEMENT
VERFAHRENSFÜHRUNG FLUGHÄFEN**

Infrastruktur

GZ. BMVIT-60.688/0002-II/PMV/2005

Flughafen Wien, 07.04.2005

Betr.: Flughafen Wien;
Projekt Skylink, Bahnhof Flughafen Wien-Schwechat;
Km 18.5+50,00 – Km 21.4+07,33;
Haustechnik und Braandrauchentlüftung;
Errichtungsbewilligung

VERHANDLUNGSSCHRIFT

aufgenommen am 07.04.2005 auf dem Flughafen Wien vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Projektmanagement Verfahrensführung Flughäfen, gemäß §§ 40 - 44 AVG in Verbindung mit § 78 Abs. 2 Luftfahrtgesetz, BGBl. Nr. 253/1957 i.d.g.F (LFG).

Gegenstand der Verhandlung

Antrag der Flughafen Wien Aktiengesellschaft vom 22.03.2005, mündlich ergänzt am 07.04.2005, auf Erteilung der Bewilligung gemäß § 78 LFG für die Errichtung der Haustechnik und der Braandrauchentlüftung des Bahnhofes Flughafen Wien-Schwechat, km 18.5+50,00 – km 21.4+07,33, im Projekt Skylink auf dem Flughafen Wien.

Anwesende

Verhandlungsleiter:

Min.Rat Dr. Rolf A. NEIDHART

Mitwirkende amtliche Organe:

Mag. Martin STROBEL
BM VIT, Projektmanagement Verfahrensführung
Flughäfen

Sonstige Behördenvertreter:

Bundesministerium für Verkehr, Innovation
und Technologie, Verkehrs-Arbeitsinspektorat

AD Herbert LENK

Amt der NÖ Landesregierung:

OBR Dipl.-Ing. Josef MILLNER
als bautechnischer Amtssachverständiger

Dipl.-Ing. Peter EINSIEDLER
als elektrotechnischer und fördertechnischer
Amtssachverständiger

NÖ Landesstelle für Brandverhütung

TI Emerich GRONE

Anwesende Parteien und sonstige Beteiligte:

| | |
|---------------------------------------|--|
| ÖBB Infrastruktur Bau AG: | Ing. Werner BALTRAM Ing. Harald PETERSEIL Ing. Raimund SCHELLANDER |
| ÖBB Infrastruktur Betrieb AG: | Ing. Gerhard KRIEBAUM |
| Flughafen Wien Aktiengesellschaft: | Ing. Christian MOLLIK BI Michael BERGER |
| Projektanten: | |
| ILF: | Ing. Bernhard HÖPPERGER Ing. Christian WÜRTEMBERGER |
| GAWAPLAN Haustechnik: | Ing. Wolfgang FADERL |
| Büro Freudensprung: | Ing. Josef TERKITS |
| Itten Brechbühl Baumschlagler Eberle: | Ing. Konrad RAUTER |

Nach Eröffnung der Verhandlung um 14.30 Uhr und Feststellung der Anwesenden sowie ihrer Vertretungsbefugnis wird vom Verhandlungsleiter der Verhandlungsgegenstand dargelegt.

Von den Vertretern der Flughafen Wien AG, der ÖBB Infrastruktur Bau AG, der ÖBB Infrastruktur Betrieb AG und den Projektanten, wird anhand der Einreichunterlagen das Vorhaben erläutert. Anschließend wird das Projekt diskutiert. Ein Ortsaugenschein wird von den Anwesenden für nicht erforderlich erachtet.

Die Amtssachverständigen des Amtes der NÖ Landesregierung sowie die Vertreter des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und der NÖ Landesstelle für Brandverhütung erstellen sodann gemeinsam folgenden

B E F U N D

Die Flughafen Wien Aktiengesellschaft hat mit Schreiben vom 23.03.2005 samt Einreichunterlagen, mündlich ergänzt am 07.04.2005, die Bewilligung gemäß § 78 LFG für Errichtung der Haustechnik und der Brandrauchentlüftung des Bahnhofes Flughafen Wien-Schwechat, km 18.5+50,00 – km 21.4+07,33, im Projekt Skylink auf dem Flughafen Wien beantragt.

Vorgelegt wurden folgende Unterlagen:

Brandrauchentlüftung:

- Technischer Bericht vom September 2004, PlanNr.: I209/AD-0003/Rev.2
- Schema Lüftungskonzept vom August 2004, PlanNr.: ILF-MB-006
- Schema Steuerung vom August 2004, PlanNr.: ILF-MB-007
- Brandszenarien mit Brandprogramm vom August 2004, PlanNr.: ILF-MB-010
- Regelquerschnitt Pistentunnel und Weichenhalle vom August 2004, PlanNr.: ILF-MB-005, M 1:50
- Regelquerschnitt Tunnel West vom August 2004, PlanNr.: ILF-MB-013, M 1:50
- Anordnung lineares Brandmeldesystem vom August 2004, PlanNr.: ILF-MB-014
- Ventilator Gesamteinheit Abluftventilator vom August 2004, PlanNr.: ILF-MB-001, M 1:20
- Zuluftventilatoren Bereich Mitte Grundriss E1 vom August 2004, PlanNr.: ILF-MB-003, M 1:100
- Zuluftventilatoren Bereich Mitte Schnitte vom August 2004, PlanNr.: ILF-MB-002, M 1:100
- Zuluftventilatoren Aufgang Ost vom August 2004, PlanNr.: ILF-MB-004, M 1:100
- Strahlventilator Aufgang West vom August 2004, PlanNr.: ILF-MB-011, M 1:100
- Abluftventilatoren Technik – Bereich Ost/West Aufgang Mitte, Verteilerebene Grundriss vom August 2004, PlanNr.: ILF-MB-009, M 1:100

Seite 3 zu GZ. BMVIT-60.688/0002-II/PMV/2005

- Abluftventilatoren Technik – Bereich Ost/West Aufgang Mitte, Verteilerebene Schnitte vom September 2004, PlanNr.: ILF-MB-008, M 1:100
alle verfasst von ILF beratende Ingenieure in 1030 Wien.
- Bahnhof Flughafen Wien Schwechat E-Versorgung Wien Strom Endausbau; PlanNr.: 05/S7/8/5-2 vom 01.04.2005
verfasst von ÖBB Infrastruktur Betrieb, Netzservice & Bahnbau Regionalleitung Ost
- Liste zur Festlegung der technischen Richtlinien, Regelwerke, Standards oder Normen welche im gegenständlichen Bauentwurf dem Bau und Betrieb zugrunde liegen
- Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument gem. § 5 AschG
- Stellungnahme zum Detailprojekt Haustechnik und zum Detailprojekt Brandrauchentlüftung Bahnhof Flughafen Wien-Schwechat vom 14.10.2004

Brandschutzkonzept:

- Bericht zum Brandschutzkonzept Einreichung; Detailprojekt 2004; ÖBB Aufgang Mitte; VIE Skylink; Stand 12.10.2004
- Bericht zum Brandschutzkonzept Einreichung; Detailprojekt 2004; ÖBB Aufgang Ost; VIE Skylink; Stand 12.10.2004
- Brandschutzkonzept ÖBB Aufgang Mitte; E0, E1, Schnitt, PlanNr.: ER G 116 0005 vom 12.10.2004, M 1:200
- Brandschutzkonzept ÖBB Aufgang Mitte; U1, PlanNr.: ER G 116 E0/E1 0004 vom 12.10.2004, M 1:200
- Brandschutzkonzept ÖBB Aufgang Ost; U1, E0, E1, Schnitt, PlanNr.: ER G 116 E0/E1 0006 vom 12.10.2004, M 1:200
alle verfasst von Mag. Arch. Dr. Ing. Gerhard Düh, staatlich befugter und beeideter Ziviltechniker, 1010 Wien

Haustechnik:

| Plan Nr. | Planinhalt | Datum | Maßstab |
|------------|----------------------------|------------|---------|
| AB 013 | Technischer Bericht | 05.10.2004 | |
| AB 013 048 | Technikgebäude Portal West | 29.06.2004 | M 1:100 |
| AB 013 049 | Technikgebäude Portal Ost | 29.06.2004 | M 1:100 |
| AB 013 050 | Bahnsteig West | 29.06.2004 | M 1:100 |
| AB 013 051 | Bahnsteig Mitte | 29.06.2004 | M 1:100 |
| AB 013 052 | Bahnsteig Ost | 29.06.2004 | M 1:100 |
| AB 013 053 | Bahnsteig Mitte U1 | 22.09.2004 | M 1:100 |
| AB 013 054 | Schema Lüftung Bahnsteig | 29.06.2004 | M 1:100 |
| AB 013 055 | Schema Kälte Bahnsteig | 29.06.2004 | M 1:100 |
| AB 013 056 | Schema Kälte Portale | 29.06.2004 | M 1:100 |
| AB 013 059 | Grundriss Kabelkeller | 29.06.2004 | M 1:100 |
| AB 013 070 | Aufgang Ost | 21.09.2004 | M 1:100 |
| AB 013 071 | Aufgang Mitte | 22.09.2004 | M 1:100 |

alle verfasst von GAWAPLAN Haustechnische Anlagen GmbH, 1180 Wien

- Technische Beschreibung zur Einreichung ÖBB Aufgang Mitte/Ost; heizungstechnische Einrichtungen, kältetechnische Einrichtungen, klima- und lüftungstechnische Einrichtungen, Brandrauchentlüftung, Druckbelüftung, Feuerlöschanlage, Brandmeldeanlage vom 05.11.2004
- Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument gem. § 5 AschG; Bereich VIE Aufgang ÖBB Mitte und Aufgang ÖBB Ost, Brandrauchentlüftung, Abluftanlagen
- Grundriss Ebenen E0, E1 Planfeld M08, HKLS-Installationen; PlanNr.: ER G 116 10.3.03 3001 vom 12.10.2004, M 1:100
- Grundriss Ebenen U1 Planfeld M08, HKLS-Installationen; PlanNr.: ER G 116 U1 10.3.03 3002 vom 05.11.2004, M 1:100
- Schnitte 0801, 0802, 0804, 0805, 0806 Planfeld M08, HKLS-Installationen; PlanNr.: ER S 116 10.3.03 3003 vom 05.11.2004, M 1:100

Seite 4 zu GZ. BMVIT-60.688/0002-II/PMV/2005

- Grundriss Ebenen E0, E1 Planfeld M07, HKLS-Installationen; PlanNr.: ER G 116 10.3.03 3011 vom 05.11.2004, M 1:100
 - Grundriss Ebene U1 Planfeld M07, HKLS-Installationen; PlanNr.: ER G 116 U1 10.3.03 3012 vom 05.11.2004, M 1:100
 - Schnitte 0701, 0702, 0703, 0704 Planfeld M07, HKLS-Installationen; PlanNr.: ER S 116 10.3.03 3013 vom 05.11..2004, M 1:100
 - Grundriss Ebene U1 Planfeld M07, Elektroinstallationen; PlanNr.: ER G 116 U1 10.3.03 4012 vom 05.11.2004, M 1:100
 - Grundriss Ebenen E0, E1 Planfeld M08, Elektroinstallationen; PlanNr.: ER G 116 10.3.03 4001 vom 05.11.2004, M 1:100
 - Grundriss Ebenen U1 Planfeld M08, Elektroinstallationen; PlanNr.: ER G 116 U1 10.3.03 4002 vom 05.11.2004, M 1:100
 - Grundriss Ebenen E0, E1 Planfeld M07, Elektroinstallationen; PlanNr.: ER G 116 10.3.03 4011 vom 05.11.2004, M 1:100
- alle verfasst von Freudensprung Anlagen Planungsges.m.b.H., 1220 Wien .

Lüftungsanlagen

Natürliche Lüftung:

Folgende Räume werden mit Einrichtungen zur natürlichen Lüftung ausgestattet:

- Depot, Lager
- Aufzugsmaschinenräume
- Generell Technikgebäude bei den Portalen (Trafobox, Niederspannung, Notstrom)
- Hochspannung, USV

Die natürliche Lüftung wird, soweit möglich, als Diagonal-Lüftung ausgeführt, wobei die Abluft in Deckennähe und die Zuluft in Bodennähe zugeführt wird.

Als Luftdurchlässe werden einfache Schutzgitter vorgesehen.

Die Luftführung erfolgt direkt über Wetterschutzgitter bzw. Türen mit Lamellengitter ins Freie.

Zentrale Lüftungsanlage Technikräume Seitenbahnsteig Anlage LA 3.0:

Die Technik- und Nebenräume im Bahnhofsbereich (Seitenbahnsteig) werden teilweise mechanisch be- und entlüftet.

Die Lüftungszentrale für die Be- und Entlüftungsanlage befindet sich am Seitenbahnsteig.

Die Ansaugung der Außenluft erfolgt über ein zentrales Wetterschutzgitter im Zugangsbereich des Bahnhofes.

Die Außenluft wird über ein Filter angesaugt und mit einem Zuluftventilator in das Kanalsystem eingeblasen.

Die Abluft wird über einen zentralen Ventilator abgesaugt.

Die Fortluft wird direkt über ein Wetterschutzgitter in der Außenwand im Eingangsbereich ausgeblasen.

Die Anlage besteht aus

| | |
|-------------------------|------------------|
| folgenden Hauptgruppen: | Grobfilter |
| | E-Heizregister |
| | Zuluftventilator |
| | Abluftventilator |

Der Aufstellungsraum der Lüftungsanlage ist mit einem Brandmelder ausgestattet. Weiters wird in die Lüftungsanlage ein Kanalmelder eingebaut.

Zentrale Lüftungsanlage Technikräume Mittelbahnsteig Anlage LA 3.2:

Seite 5 zu GZ. BMVIT-60.688/0002-II/PMV/2005

Die Technik- und Hochspannungsräume im Bahnhofsbereich (Mittelbahnsteig) werden mechanisch be- und entlüftet. Die Lüftungszentrale für die Be- und Entlüftungsanlage befindet sich am Ende des Mittelbahnsteiges. Die Ansaugung der Außenluft erfolgt über ein zentrales Wetterschutzgitter im Zugangsbereich des Bahnhofes.

Die Außenluft wird über einen eigenen L-90 Kanal und einen Filter angesaugt und mit einem Zuluftventilator in das Kanalsystem eingeblasen.

Innerhalb der Zentrale erfolgt die Aufteilung in ein Kanalnetz welches die Technikräume über Brandschutzklappen belüftet, das zweite Kanalnetz belüftet über Rauchschutzklappen die Hochspannungsräume.

Die Trafos werden generell als Trockentrafos ausgeführt. Die Lüftungsanlage stellt nur einen Mindestluftwechsel und den Druckausgleich zur Verfügung.

| | | |
|-------------|-------------------------|---------|
| Trafodaten: | Leistung: | 800 kVA |
| | Abwärme Leerlauf ca. | 1,8 kW |
| | Abwärme Kurzschluss ca. | 7,5 kW |
| | Abwärme Gesamt ca. | 10,0 kW |

Die Abwärme der Trafos wird über Splitkühlanlagen abgeführt.

Die Abluft wird über zwei bis zum Ventilator getrennte Netze abgesaugt.

Die Fortluft wird direkt über einen eigenen L-90 Kanal und ein Wetterschutzgitter in der Außenwand im Eingangsbereich ausgeblasen.

Die Lüftungsanlage wird über einen Schaltschrank elektrisch angespeist. Die Steuerung erfolgt in Abhängigkeit von den Betriebszeiten sowie über die Rauchmelder.

Die Anlage besteht aus

folgenden Hauptgruppen:

- Grobfilter
- E-Heizregister für die Technikräume
- Zuluftventilatoren
- Abluftventilatoren

Die Lüftungsanlage der Hochspannungsräume wird mit Funktionserhalt (USV-Versorgung) ausgeführt.

Schleuse LA 3.3-4 Bahnbereich:

Die Schleusen werden mechanisch belüftet (Überdrucklüftung). Im Normalbetrieb werden die Schleusen statisch entlüftet. In der Abluftleitung wird zur Gewährleistung des Brandabschnittes eine Brandschutzklappe eingebaut. Löst diese aus wird die Schleuse nur mehr druckbelüftet.

Eine separate Ansteuerungsmöglichkeit der Brandschutzklappe für den Feuerwehreinsatz ist derzeit nicht vorgesehen.

Die Belüftung erfolgt mit einem Rohreinbauventilator über ein eigenes Luftleitungsnetz direkt über Dach.

Die Lüftungsanlagen der Schleusen werden mit E90 Verkabelung und Funktionserhalt (USV-Versorgung) ausgeführt.

Auf eine Druckregelung wird aufgrund der geringen Luftmengen und der zu erwartenden Leckluftmengen der Türen im Bahnbereich verzichtet.

Zentrale Lüftungsanlage für die WC's und Garderoben Anlage LA 4.1 :

Die Garderoben sowie die zugehörigen Dusch- und WC-Anlagen werden mechanisch be- und entlüftet.

Lüftungsanlage WC-Gruppe und Garderobe Cityairportshuttle Anlage

LA 5.0 und 5.1 :

Die Garderobe sowie das zugehörige WC werden mechanisch be- und entlüftet.

USV-Räume und Ladestation LA 6.0 – 2, 6.7, 6.8:

Die USV-Räume sowie die Ladestation werden im Normalbetrieb statisch bzw. über die zentrale Lüftungsanlage belüftet.

Für die Entlüftung ist ein Rohrventilator mit Rückschlagklappe vorgesehen.

Die Steuerung der Ventilatoren erfolgt in Abhängigkeit der Ladesteuerung der Akkus.

Die Fortluft wird ebenfalls über das zentrale Fortluftbauwerk mittels eigenen Kanals ausgeblasen.

Die Lüftungsleitung wird F90 verkleidet und als eigenes Kanalnetz über Niveau geführt.

Schleusen LA 6.3-4 Verbindungsebene:

Die Schleuse wird mechanisch belüftet (Überdrucklüftung). Die Entlüftung erfolgt statisch. Die Abluftleitung wird als eigener F-90 Kanal bis über Niveau geführt.

Die Belüftung erfolgt mit einem Rohreinbauventilator über ein eigenes Luftleitungsnetz direkt über Dach.

Die Lüftung der Schleusen wird mit E90 Verkabelung und Funktionserhalt (USV-Versorgung) ausgeführt.

Zentrale Lüftungsanlage Technikräume Anlage LA 6.5, 6.6:

Die Technikräume im Bereich der Brandrauchventilatoren werden mechanisch be- und entlüftet.

Die Ventilatoren werden direkt unterhalb der Decke der Räume frei montiert. Die Ansaugung der Außenluft erfolgt über ein zentrales Wetterschutzgitter im Zugangsbereich des Bahnhofes. Die Außenluft wird über ein Filter angesaugt und mit einem Zuluftventilator in das Kanalsystem eingeblasen. Die Abluft wird über einen zentralen Ventilator abgesaugt. Die Fortluft wird direkt über das Fortluftbauwerk der Brandrauchentlüftung über Dach ausgeblasen.

Die Anlage besteht aus

folgenden Hauptgruppen:

- Grobfilter
- Zuluftventilator
- Abluftventilator

Lüftung Technik West / Ost Trafo 4 LA 7.0, 7.1:

An der Decke des Raumes ist ein temperaturbeständiger Ventilator (Brandgasventilator) montiert.

Die Fortluft wird über ein Wetterschutzgitter in der Fassade ausgeblasen.

Der Ventilator ist für eine Betriebstemperatur von 250 °C bei 90min ausgelegt.

Angesaugt wird über einem Schutzgitter im Raum. Nach dem Ventilator ist eine Rückschlagklappe angeordnet.

Die Ansteuerung des Ventilators erfolgt im Normalbetrieb über ein Raumthermostat.

Zusätzlich besteht die Möglichkeit den Ventilator über einen Feuerwehrscharter ein- bzw. auszuschalten.

Die Luftleitung ist im Dachhohlraum F90 verkleidet.

Aufzugsmaschinenräume LA 6.1:

Für Abführung der Maschinenabwärme wird für die Maschinenräume je ein eigenes Kühlgerät vorgesehen, die Entlüftung erfolgt über einem eigenen Ventilator ins Freie.

Die Zuluftnachströmung erfolgt statisch über eigene Luftleitungen über Wetterschutzgitter direkt aus dem Freien.

Die Fortluft wird ebenfalls über ein Wetterschutzgitter über Niveau ausgeblasen.

Seite 7 zu GZ. BMVIT-60.688/0002-II/PMV/2005

Die Steuerung erfolgt über einen Raumthermostat.

Rückkühler für die Kältemaschinen:

Die Rückkühler für die Kältemaschinen werden frei im Gleisgeschoss auf begehbaren Gitterrostpodesten bzw. auf der Decke der Technikräume aufgestellt.

Bei den Technikgebäuden werden die Rückkühler frei am Dach aufgestellt.

Lüftungszentralen:

Für die Aufstellung der Lüftungsgeräte sind zwei Lüftungszentralen vorgesehen.

Die Lüftungszentrale (LZ1) für die Be- und Entlüftung der Technik- und Nebenräume des Bahnhofes befindet sich im Gleisgeschoss am Seitenbahnsteig.

Die Lüftungszentrale (LZ2) für die Be- und Entlüftung der Technikräume des Bahnhofes befindet sich im Gleisgeschoss am Ende des Mittelbahnsteiges.

Brandschutzmaßnahmen und Luftleitungsführung:

Die Luftleitungen werden aus verzinktem Stahlblech hergestellt und unterhalb der Decke bzw. in Installationsschächten verlegt. Beim Durchtritt der Luftleitungen durch Brandabschnitte werden diese brandbeständig ummantelt bzw. mit Brandschutzklappen ausgestattet.

Der Aufstellungsräume der Lüftungsanlagen werden mit einem Brandmelder ausgestattet. Weiters werden in die Lüftungsanlagen Kanalmelder eingebaut.

Jede Klappe wird mit Endschalter zur Stellungsfernanzeige und Motorantrieb ausgestattet. Eine Ansteuerung von der Brandmeldeanlage ist vorgesehen.

Im Bereich der Hochspannungsräume am Mittelbahnsteig werden zur Steuerung und Funktionssicherung der Lüftung Motorbetätigte Rauchschutzklappen vorgesehen.

Rauchschutzklappen werden in Niederdruckkanälen für jeden Durchmesser vorgesehen. Jede Klappe wird mit Endschalter zur Stellungsfernanzeige und Motorantrieb zur Fernsteuerung ausgestattet.

Brandschutzklasse: K 90

Kälte- und Klimaanlage:

Folgende Räume sollen mit einer Kälte- bzw. Klimaanlage ausgestattet werden.

- Niederspannungsräume
- Telekomräume
- Traforäume
- Maschinenräume für Aufzüge

Bei den Kälteanlagen handelt es sich um Kompaktkälteanlagen, wobei Verdichter und Kondensatoren eine Einheit bilden. Es wird das fluoridierte Kältemittel R 407C eingesetzt. Das Füllgewicht der einzelnen Anlagen beträgt max. 5 kg. Die Kälteleistungen liegen im Bereich von 7 – 20 kW.

Die Anlagen werden einmal jährlich gewartet und darüber entsprechende Aufzeichnungen in Prüfbüchern geführt.

Brandentrauchung und Betriebslüftung:**Stromversorgung**

Für die mechanische Lüftungsanlage, die der Rauchfreihaltung des Tunnels und des Bahnhofs dienen, war ursprünglich vorgesehen, ein Ersatzstromaggregat zu errichten, um eine netzunabhängige Anspeisung im Sinne der ÖVE/ÖNORM E 8002-1 zu erhalten. Nunmehr wurde das Grundsatzkonzept geändert und soll entsprechend des Punktes 7.4.6 der zitierten Norm die Anspeisung über 2 unabhängige Netze erfolgen. Es wird ein 110 kV Umspannwerk im Bereich Schwechat neu errichtet, welches über zwei 110 kV Anspeisungen, welche voneinander unabhängig sind, verfügen soll. Von diesem Umspannwerk aus werden mehrere 20 kV-Kabelleitungen neu Richtung Flughafengelände hergestellt. Es liegt derzeit ein Fax der Wien Energie, ausgefertigt von DI Thomas Schuster, 1095 Wien, Mariannengasse, Abt. Netzmanagement, Standardisierung, Normierung und Datenorganisation, vor, in dem festgehalten wird, dass für das UW Schwechat die ÖVE/ÖNORM E 8002-1, Hauptpunkt 7, Unterpunkt 7.4.6 eingehalten wird.

Vom neuen Umspannwerk ausgehend erfolgt die Anspeisung des ÖBB-Betriebsgebäudes West und ÖBB-Betriebsgebäudes Ost über 2 voneinander unabhängigen, getrennt verlegte, 20 kV Kabelleitungen. Die beiden ÖBB-Betriebsgebäude sind über eine 10 kV Kabelleitung verbunden und besteht die Möglichkeit, bei Ausfall einer 20 kV Anspeisung die beiden Betriebsgebäude elektrisch zu verbinden. Von diesen beiden Betriebsgebäuden erfolgt die Anspeisung der Verteiler bzw. der Trafostation im Tunnel, von denen aus die Brandrauchventilatoren und die übrigen Sicherheitseinrichtungen mit elektrischer Energie versorgt werden.

Bei Einhaltung dieser Bedingung ist es nunmehr nicht mehr erforderlich, ein eigenes Aggregat zu errichten. Die Errichtung des neuen UW's mit den zugehörigen Anspeisungen wird Gegenstand eines eigenen Verfahrens sein.

Lüftung und Brandentrauchung Tunnel:

Für den Streckenbereich von km 18,5+50 bis km 21,4+7,33 (Tunnel West, Haltestellenbereich mit Aufgängen West, Mitte und Ost, Weichenhalle und Pistentunnel) ist eine Lüftungsanlage vorgesehen, die sowohl für den Betriebsfall als auch im Brandfall dienen soll.

Betriebsfall: über dauerregistrierende Messgeräte werden die Parameter CO, NO_x und Trübung erfasst.

Bei Ansprechen der folgenden Grenzwerte

CO 100 ppm

NO_x 25 ppm

Trübung $7 \cdot 10^{-3} \text{ m}^{-1}$

werden die Ventilatoren abhängig von der Luftströmungsgeschwindigkeit stufenweise eingeschaltet. Die o.

a. Grenzwerte sind auf 21 % O₂ bezogen.

Brandfall

Seite 9 zu GZ. BMVIT-60.688/0002-II/PMV/2005

Im Brandfall wird die Betriebslüftung zurückgeschaltet und je nach Lage des Brandherdes die entsprechenden Ventilatoren und Abluftklappen angesteuert und in Betrieb genommen bzw. geöffnet. Am heutigen Tage wurde eine tabellarische Auflistung der einzelnen Ventilatoren mit Angaben über Verkabelung, Funktion etc. vorgelegt und zum Akt genommen.

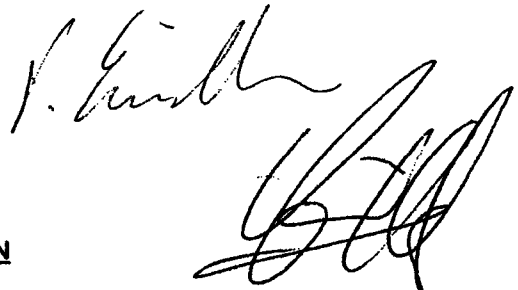
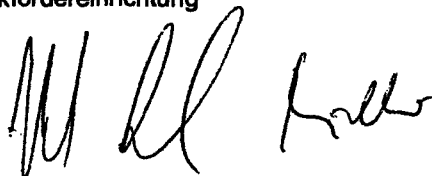
Festgestellt wird, dass für die gegenständlichen Anlagen Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente erstellt wurden.

Weiters wird festgestellt, dass der gesamte Tunnel- und Bahnhofsbereich sowie der Schnittstellenbereich mit einer automatischen Brandmeldeanlage bzw. mit den dem Brandort zugeordneten Brandprogrammen ausgestattet werden. Entsprechende Meldungen erfolgen an die Brandmeldezentralen.

Aus den Einreichunterlagen sind keine Angaben über Schallemissionen (Lärm) verursacht durch die Ventilatoren (Strahl- und Absaugventilatoren) ersichtlich bzw. fehlen Angaben, welche Schutzmassnahmen für die Arbeitnehmer während des Probetriebes zu treffen sind.

Für folgende technische Bereiche sind noch Detailprojekte erforderlich und diese sind daher nicht Gegenstand der heutigen Verhandlung:

- a) Sicherheitsbeleuchtung für Passagiere am Bahnhof und Sicherheitsbeleuchtung im Tunnel
- b) Elektrotechnische Ausrüstung (Transformatoren, Verkabelung)
- c) Aufzüge
- d) Rolltreppen
- e) Gepäckfördereinrichtung

GUTACHTEN

Vom Standpunkt der Amtssachverständigen des Amtes der NÖ Landesregierung sowie vom Standpunkt der Vertreter des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und der NÖ Landesstelle für Brandverhütung bestehen gegen die Erteilung der beantragten Bewilligung für die Errichtung der Haustechnik und der Brandrauchentlüftung des Bahnhofes Flughafen Wien-Schwechat, km 18.5+50,00 – km 21.4+07,33, im Projekt Skylink auf dem Flughafen Wien keine Bedenken, wenn zur Gewährleistung der Sicherheit der Luftfahrt und eines zweckmäßigen Betriebes nachstehende

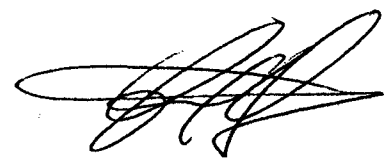
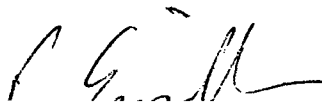
BEDINGUNGEN UND AUFLAGEN

erfüllt werden:

1. Das gesamte Projekt ist entsprechend den vorgelegten Unterlagen und den im Weiteren dargelegten Änderungen plan-, sach- und fachgemäß von hiezu befugten Unternehmen und Personen auszuführen.
2. Nach Fertigstellung der Vorhaben sind Bestandspläne in 3-facher Ausfertigung der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
3. Über die Ausführung sämtlicher elektrischer Anlagen sind Sicherheitsprotokolle, in denen die der Überprüfung zugrunde liegenden Bestimmungen einzeln anzuführen sind und eine Aussage über die Art und den Zustand der elektrischen Schutzmaßnahmen zu treffen ist, der Luftfahrtbehörde anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
4. Sämtliche nicht spannungsführenden Metallteile sind in den Potentialausgleich einzubeziehen. Desgleichen sind nicht leitfähige Zwischenstücke in Lüftungsleitungen elektrisch leitend zu überbrücken. Hierüber sind Aussagen in den Sicherheitsprotokollen zu treffen.
5. Für die elektrischen Anlagen ist ein Anlagenbuch gemäß ÖVE/ÖNORM E 8001-6-63, Ausgabe 2003-01-01 anzulegen und in der Betriebsstätte aufzubewahren.
6. Für die Kälteanlagen sind Prüfbücher zu führen, wo die wiederkehrenden Prüfungen einzutragen sind. (jährliche Prüfung),
7. Brandfallsteuerungen sind grundsätzlich von der Brandmelderzentrale aus anzusteuern. Diese Ansteuerungen haben gemäß der Richtlinie TRVB S 151 unter Berücksichtigung der VIE-Brandschutztechnischen Planungsrichtlinien zu erfolgen. Die Brandfallsteuerung hat so zu erfolgen, dass eine Verknüpfung der Brandentrauchung ÖBB und der Brandentrauchung VIE (einschließlich SSZ) gewährleistet ist. Das Ergebnis der Überprüfung der Brandfallsteuerungen ist entweder in einem eigenen Bericht der abnehmenden Stelle vorzulegen oder in den Überprüfungsbericht der Brandmeldeanlage einzubinden und der Luftfahrtbehörde anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
8. Die Brandfallsteuerzentralen (auch jene Steuerschränke, die in Folge Brandfallsteuerungen vornehmen) müssen der ÖNORM F 3001 entsprechen und von einer in Österreich akkreditierten Prüfstelle (z.B.: IBS) zugelassen werden. Ein Prüfbericht darüber ist der Luftfahrtbehörde anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
9. Die entsprechend den Einreichunterlagen geplante Brandentrauchung für den Bahnhof und den Tunnelbereichen, bestehend aus mechanischen Überdruck- und Absauganlagen, sind entsprechend der jeweiligen letztgültigen Normen und Richtlinien (z.B. TRVB, RVS,...) unter Berücksichtigung der VIE-Brandschutztechnischen Planungsrichtlinie und den Vorgaben der abnehmenden Stelle (akkreditierte Prüfstelle) zu planen und zu errichten. Die fertig gestellte Anlage ist ebenfalls von einer

Seite 11 zu GZ. BMVIT-60.688/0002-II/PMV/2005

- in Österreich akkreditierten Prüfstelle (z.B.: IBS) überprüfen zu lassen. Die Überprüfung der Brandentrauchungsanlage einschließlich eines Realbrandversuches, vorgegeben und durchgeführt durch die abnehmende Stelle vor Ort, ist im Einvernehmen mit der Flughafenbetriebsfeuerwehr und der NÖ-Brandverhütungsstelle vorzunehmen. Ein Überwachungsbericht seitens der abnehmenden Stelle, in dem die Wirksamkeit der Brandentrauchungsanlage bestätigt wird, ist der Luftfahrtbehörde anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
10. Über die E 90 Verkabelung gemäß ÖNORM DIN 4102-12 für die Ventilatoren und Brandrauchklappen sind Einbaunachweise und entsprechende Atteste der Luftfahrtbehörde anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
 11. Die geplanten Wandhydranten im Stiegenhaus Mitte und Ost sind durch die Errichterfirma im Beisein der Flughafenbetriebsfeuerwehr gemäß der Richtlinie TRVB F 128 einer Erstüberprüfung einschließlich einer Druckprobe zu unterziehen. Darüber ist ein Befund der Errichterfirma, gegengezeichnet von der Flughafenbetriebsfeuerwehr, der Luftfahrtbehörde anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
 12. Das Projekt der geplanten Druckbelüftungsanlage für die Schleusen zum Skylink ist gemäß den einschlägigen Regeln der Technik (TRVB 112) von einer in Österreich akkreditierten Überwachungsstelle (z.B.: IBS) überprüfen zu lassen. Die fertig gestellte Anlage ist ebenfalls von einer in Österreich akkreditierten Überwachungsstelle überprüfen und befunden zu lassen. Die Überprüfung der Druckbelüftungsanlage, durchgeführt durch die abnehmende Stelle vor Ort, ist im Einvernehmen mit der Flughafenbetriebsfeuerwehr und der NÖ-Brandverhütungsstelle vorzunehmen. Ein Überwachungsbericht seitens der abnehmenden Stelle ist der Luftfahrtbehörde anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
 13. Das Projekt der geplanten Brandentrauchung im Stiegenhaus Mitte und Ost ist gemäß den einschlägigen Regeln der Technik (H 6029, 30-facher Luftwechsel) von einer abnehmenden Stelle (z.B.: IBS, Brandverhütungsstelle NÖ) überprüfen zu lassen. Die fertiggestellte Anlage ist von der abnehmenden Stelle überprüfen und befunden zu lassen. Die Überprüfung der Brandentrauchung, durchgeführt durch die abnehmende Stelle vor Ort, ist im Einvernehmen mit der Flughafenbetriebsfeuerwehr und der NÖ-Brandverhütungsstelle vorzunehmen. Ein Überwachungsbericht seitens der abnehmenden Stelle ist der Luftfahrtbehörde anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
 14. Für die Festlegung allenfalls erforderlicher Lärmschutzmaßnahmen für die Arbeitnehmer während des Probetriebes der Ventilatoren sind Messungen durchzuführen und die erforderlichen Maßnahmen sind in die Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente aufzunehmen.
 15. Bei sämtlichen Stiegen mit mehr als vier Stufen ist ein Handlauf zu montieren. Bei Stiegen mit einer Breite von mehr als 120 cm sind beidseitig Handläufe zu montieren.



Stellungnahme der Vertreter der ÖBB Infrastruktur Bau AG und der ÖBB Infrastruktur Betrieb AG:
Das Verhandlungsergebnis wird zustimmend zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme der Vertreter der Flughafen Wien AG:
Das Verhandlungsergebnis wird zustimmend zur Kenntnis genommen.

Der Bundesminister für Landesverteidigung hat bis zum heutigen Tag keine Stellungnahme abgegeben.

Von den beiden Amtssachverständigen des Amtes der NÖ Landesregierung werden an Gebühren EUR 760,48 geltend gemacht. Der Vertreter der Flughafen Wien Aktiengesellschaft erklärt hiezu, dass diese Gebühren seitens der Flughafen Wien Aktiengesellschaft direkt mit dem Amt der NÖ-Landesregierung abgerechnet werden.

Vom Vertreter des Verkehrs-Arbeitsinspektorates wird gemäß § 15 des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes, BGBl. Nr. 650/1994 i.d.g.F. eine Gebühr von € 75,60 geltend gemacht.

Auf die Verlesung der laut diktierten Verhandlungsschrift wird von den Verhandlungsteilnehmern verzichtet.

Da kein weiteres Vorbringen erfolgt, verkündet der Verhandlungsleiter den nachfolgenden

BESCHIED
SPRUCH

I.

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Zivilluftfahrtbehörde erteilt hiermit gemäß § 78 Abs. 1 und 2 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957 i.d.g.F., nach Anhörung des Bundesministers für Landesverteidigung der Flughafen Wien Aktiengesellschaft gemäß dem Antrag vom 23.03.2005, mündlich ergänzt am 07.04.2005, die Bewilligung für die Errichtung der Haustechnik und der Brandrauchentlüftung des Bahnhofes Flughafen Wien-Schwechat, km 18.5+50,00 – km 21.4+07,33, im Projekt Skylink auf dem Flughafen Wien, unter Zugrundelegung folgender, integrierte Bestandteile dieses Bescheides bildender Unterlagen, und zwar

Brandrauchentlüftung:

- Technischer Bericht vom September 2004, PlanNr.: I209/AD-0003/Rev.2
- Schema Lüftungskonzept vom August 2004, PlanNr.: ILF-MB-006
- Schema Steuerung vom August 2004, PlanNr.: ILF-MB-007
- Brandszenarien mit Brandprogramm vom August 2004, PlanNr.: ILF-MB-010
- Regelquerschnitt Pistentunnel und Weichenhalle vom August 2004, PlanNr.: ILF-MB-005, M 1:50
- Regelquerschnitte Tunnel West vom August 2004, PlanNr.: ILF-MB-013, M 1:50
- Anordnung lineares Brandmeldesystem vom August 2004, PlanNr.: ILF-MB-014
- Ventilator Gesamteinheit Abluftventilator vom August 2004, PlanNr.: ILF-MB-001, M 1:20
- Zuluftventilatoren Bereich Mitte Grundriss E1 vom August 2004, PlanNr.: ILF-MB-003, M 1:100
- Zuluftventilatoren Bereich Mitte Schnitte vom August 2004, PlanNr.: ILF-MB-002, M 1:100
- Zuluftventilatoren Ausgang Ost vom August 2004, PlanNr.: ILF-MB-004, M 1:100
- Strahlventilator Ausgang West vom August 2004, PlanNr.: ILF-MB-011, M 1:100
- Abluftventilatoren Technik – Bereich Ost/West Ausgang Mitte, Verteilerebene Grundriss vom August 2004, PlanNr.: ILF-MB-009, M 1:100
- Abluftventilatoren Technik – Bereich Ost/West Ausgang Mitte, Verteilerebene Schnitte vom September 2004, PlanNr.: ILF-MB-008, M 1:100

alle verfasst von ILF beratende Ingenieure in 1030 Wien.

- Bahnhof Flughafen Wien Schwechat E-Versorgung Wien Strom Endausbau; PlanNr.: 05/S7/8/5-2 vom 01.04.2005

verfasst von ÖBB Infrastruktur Betrieb, Netzservice & Bahnbau Regionalleitung Ost

- Liste zur Festlegung der technischen Richtlinien, Regelwerke, Standards oder Normen welche im gegenständlichen Bauentwurf dem Bau und Betrieb zugrunde liegen
- Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument gem. § 5 AschG
- Stellungnahme zum Detailprojekt Haustechnik und zum Detailprojekt Brandrauchentlüftung Bahnhof Flughafen Wien-Schwechat vom 14.10.2004

Brandschutzkonzept:

- Bericht zum Brandschutzkonzept Einreichung; Detailprojekt 2004; ÖBB Ausgang Mitte; VIE Skylink; Stand 12.10.2004
- Bericht zum Brandschutzkonzept Einreichung; Detailprojekt 2004; ÖBB Ausgang Ost; VIE Skylink; Stand 12.10.2004
- Brandschutzkonzept ÖBB Ausgang Mitte; E0, E1, Schnitt, PlanNr.: ER G 116 0005 vom 12.10.2004, M 1:200
- Brandschutzkonzept ÖBB Ausgang Mitte; U1, PlanNr.: ER G 116 E0/E1 0004 vom 12.10.2004, M 1:200
- Brandschutzkonzept ÖBB Ausgang Ost; U1, E0, E1, Schnitt, PlanNr.: ER G 116 E0/E1 0006 vom 12.10.2004, M 1:200

alle verfasst von Mag. Arch. Dr. Ing. Gerhard Düh, staatlich befugter und beeideter Ziviltechniker, 1010 Wien

Haustechnik:

| Plan Nr. | Planinhalt | Datum | Maßstab |
|------------|----------------------------|------------|---------|
| AB 013 | Technischer Bericht | 05.10.2004 | |
| AB 013 048 | Technikgebäude Portal West | 29.06.2004 | M 1:100 |
| AB 013 049 | Technikgebäude Portal Ost | 29.06.2004 | M 1:100 |
| AB 013 050 | Bahnsteig West | 29.06.2004 | M 1:100 |
| AB 013 051 | Bahnsteig Mitte | 29.06.2004 | M 1:100 |
| AB 013 052 | Bahnsteig Ost | 29.06.2004 | M 1:100 |
| AB 013 053 | Bahnsteig Mitte U1 | 22.09.2004 | M 1:100 |
| AB 013 054 | Schema Lüftung Bahnsteig | 29.06.2004 | M 1:100 |
| AB 013 055 | Schema Kälte Bahnsteig | 29.06.2004 | M 1:100 |
| AB 013 056 | Schema Kälte Portale | 29.06.2004 | M 1:100 |
| AB 013 059 | Grundriss Kabelkeller | 29.06.2004 | M 1:100 |

| | | | |
|------------|---------------|------------|---------|
| AB 013 070 | Aufgang Ost | 21.09.2004 | M 1:100 |
| AB 013 071 | Aufgang Mitte | 22.09.2004 | M 1:100 |

alle verfasst von GAWAPLAN Haustechnische Anlagen GmbH, 1180 Wien

- Technische Beschreibung zur Einreichung ÖBB Aufgang Mitte/Ost; heizungstechnische Einrichtungen, kältetechnische Einrichtungen, klima- und lüftungstechnische Einrichtungen, Braundrauchentlüftung, Druckbelüftung, Feuerlöschanlage, Brandmeldeanlage vom 05.11.2004
- Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument gem. § 5 AschG; Bereich VIE Aufgang ÖBB Mitte und Aufgang ÖBB Ost, Braundrauchentlüftung, Abluftanlagen
- Grundriss Ebenen E0, E1 Planfeld M08, HKLS-Installationen; PlanNr.: ER G 116 10.3.03 3001 vom 12.10.2004, M 1:100
- Grundriss Ebenen U1 Planfeld M08, HKLS-Installationen; PlanNr.: ER G 116 U1 10.3.03 3002 vom 05.11.2004, M 1:100
- Schnitte 0801, 0802, 0804, 0805, 0806 Planfeld M08, HKLS-Installationen; PlanNr.: ER S 116 10.3.03 3003 vom 05.11.2004, M 1:100
- Grundriss Ebenen E0, E1 Planfeld M07, HKLS-Installationen; PlanNr.: ER G 116 10.3.03 3011 vom 05.11.2004, M 1:100
- Grundriss Ebene U1 Planfeld M07, HKLS-Installationen; PlanNr.: ER G 116 U1 10.3.03 3012 vom 05.11.2004, M 1:100
- Schnitte 0701, 0702, 0703, 0704 Planfeld M07, HKLS-Installationen; PlanNr.: ER S 116 10.3.03 3013 vom 05.11.2004, M 1:100
- Grundriss Ebene U1 Planfeld M07, Elektroinstallationen; PlanNr.: ER G 116 U1 10.3.03 4012 vom 05.11.2004, M 1:100
- Grundriss Ebenen E0, E1 Planfeld M08, Elektroinstallationen; PlanNr.: ER G 116 10.3.03 4001 vom 05.11.2004, M 1:100
- Grundriss Ebenen U1 Planfeld M08, Elektroinstallationen; PlanNr.: ER G 116 U1 10.3.03 4002 vom 05.11.2004, M 1:100
- Grundriss Ebenen E0, E1 Planfeld M07, Elektroinstallationen; PlanNr.: ER G 116 10.3.03 4011 vom 05.11.2004, M 1:100

alle verfasst von Freudensprung Anlagen Planungsges.m.b.H., 1220 Wien,

sowie unter folgenden Bedingungen und Auflagen:

1. Das gesamte Projekt ist entsprechend den vorgelegten Unterlagen und den im Weiteren dargelegten Änderungen plan-, sach- und fachgemäß von hiezu befugten Unternehmen und Personen auszuführen.
2. Nach Fertigstellung der Vorhaben sind Bestandspläne in 3-facher Ausfertigung der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
3. Über die Ausführung sämtlicher elektrischer Anlagen sind Sicherheitsprotokolle, in denen die der Überprüfung zugrunde liegenden Bestimmungen einzeln anzuführen sind und eine Aussage über die Art und den Zustand der elektrischen Schutzmaßnahmen zu treffen ist, der Luftfahrtbehörde anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
4. Sämtliche nicht spannungsführenden Metallteile sind in den Potentialausgleich einzubeziehen. Desgleichen sind nicht leitfähige Zwischenstücke in Lüftungsleitungen elektrisch leitend zu überbrücken. Hierüber sind Aussagen in den Sicherheitsprotokollen zu treffen.
5. Für die elektrischen Anlagen ist ein Anlagenbuch gemäß ÖVE/ÖNORM E 8001-6-63, Ausgabe 2003-01-01 anzulegen und in der Betriebsstätte aufzubewahren.

6. Für die Kälteanlagen sind Prüfbücher zu führen, wo die wiederkehrenden Prüfungen einzutragen sind. (jährliche Prüfung).
7. Brandfallsteuerungen sind grundsätzlich von der Brandmelderzentrale aus anzusteuern. Diese Ansteuerungen haben gemäß der Richtlinie TRVB S 151 unter Berücksichtigung der VIE-Brandschutztechnischen Planungsrichtlinien zu erfolgen. Die Brandfallsteuerung hat so zu erfolgen, dass eine Verknüpfung der Brandentrauchung ÖBB und der Brandentrauchung VIE (einschließlich SSZ) gewährleistet ist. Das Ergebnis der Überprüfung der Brandfallsteuerungen ist entweder in einem eigenen Bericht der abnehmenden Stelle vorzulegen oder in den Überprüfungsbericht der Brandmeldeanlage einzubinden und der Luftfahrtbehörde anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
8. Die Brandfallsteuerzentralen (auch jene Steuerschränke, die in Folge Brandfallsteuerungen vornehmen) müssen der ÖNORM F 3001 entsprechen und von einer in Österreich akkreditierten Prüfstelle (z.B.: IBS) zugelassen werden. Ein Prüfbericht darüber ist der Luftfahrtbehörde anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
9. Die entsprechend den Einreichunterlagen geplante Brandentrauchung für den Bahnhof und den Tunnelbereichen, bestehend aus mechanischen Überdruck- und Absauganlagen, sind entsprechend der jeweiligen letztgültigen Normen und Richtlinien (z.B. TRVB, RVS,...) unter Berücksichtigung der VIE-Brandschutztechnischen Planungsrichtlinie und den Vorgaben der abnehmenden Stelle (akkreditierte Prüfstelle) zu planen und zu errichten. Die fertig gestellte Anlage ist ebenfalls von einer in Österreich akkreditierten Prüfstelle (z.B.: IBS) überprüfen zu lassen. Die Überprüfung der Brandentrauchungsanlage einschließlich eines Realbrandversuches, vorgegeben und durchgeführt durch die abnehmende Stelle vor Ort, ist im Einvernehmen mit der Flughafenbetriebsfeuerwehr und der NÖ-Brandverhütungsstelle vorzunehmen. Ein Überwachungsbericht seitens der abnehmenden Stelle, in dem die Wirksamkeit der Brandentrauchungsanlage bestätigt wird, ist der Luftfahrtbehörde anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
10. Über die E 90 Verkabelung gemäß ÖNORM DIN 4102-12 für die Ventilatoren und Brandrauchklappen sind Einbaunachweise und entsprechende Atteste der Luftfahrtbehörde anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
11. Die geplanten Wandhydranten im Stiegenhaus Mitte und Ost sind durch die Errichterfirma im Beisein der Flughafenbetriebsfeuerwehr gemäß der Richtlinie TRVB F 128 einer Erstüberprüfung einschließlich einer Druckprobe zu unterziehen. Darüber ist ein Befund der Errichterfirma, gegengezeichnet von der Flughafenbetriebsfeuerwehr, der Luftfahrtbehörde anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.

12. Das Projekt der geplanten Druckbelüftungsanlage für die Schleusen zum Skylink ist gemäß den einschlägigen Regeln der Technik (TRVB 112) von einer in Österreich akkreditierten Überwachungsstelle (z.B.: IBS) überprüfen zu lassen. Die fertig gestellte Anlage ist ebenfalls von einer in Österreich akkreditierten Überwachungsstelle überprüfen und befunden zu lassen. Die Überprüfung der Druckbelüftungsanlage, durchgeführt durch die abnehmende Stelle vor Ort, ist im Einvernehmen mit der Flughafenbetriebsfeuerwehr und der NÖ-Brandverhütungsstelle vorzunehmen. Ein Überwachungsbericht seitens der abnehmenden Stelle ist der Luftfahrtbehörde anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
13. Das Projekt der geplanten Brandentrauchung im Stiegenhaus Mitte und Ost ist gemäß den einschlägigen Regeln der Technik (H 6029, 30-facher Luftwechsel) von einer abnehmenden Stelle (z.B.: IBS, Brandverhütungsstelle NÖ) überprüfen zu lassen. Die fertiggestellte Anlage ist von der abnehmenden Stelle überprüfen und befunden zu lassen. Die Überprüfung der Brandentrauchung, durchgeführt durch die abnehmende Stelle vor Ort, ist im Einvernehmen mit der Flughafenbetriebsfeuerwehr und der NÖ-Brandverhütungsstelle vorzunehmen. Ein Überwachungsbericht seitens der abnehmenden Stelle ist der Luftfahrtbehörde anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
14. Für die Festlegung allenfalls erforderlicher Lärmschutzmaßnahmen für die Arbeitnehmer während des Probetriebes der Ventilatoren sind Messungen durchzuführen und die erforderlichen Maßnahmen sind in die Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente aufzunehmen.
15. Bei sämtlichen Stiegen mit mehr als vier Stufen ist ein Handlauf zu montieren. Bei Stiegen mit einer Breite von mehr als 120 cm sind beidseitig Handläufe zu montieren.

Die Verhandlungsschrift des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, Projektmanagement Verfahrensführung Flughäfen, vom 07.04.2005, GZ. BMVIT-60.688/0002-II/PMV/2005, bildet ebenfalls einen integrierten Bestandteil dieses Bescheides

II.

Für die Erteilung dieses Bescheides sind von der Flughafen Wien AG

- | | | | |
|----|---|-----|----------|
| a) | gemäß TP 393 lit. b Ziff. 1 der Bundes-Verwaltungs- Abgabenverordnung, BGBl. Nr. 24/1983 i.d.g.F., eine Verwaltungsabgabe von | EUR | 218,00 |
| b) | gemäß § 1 der Bundes-Kommissionsgebührenverordnung, BGBl. Nr. 246/1976 i.d.g.F., Kommissionsgebühren für 2 Amtsorte und 8 halbe Stunden von | EUR | 151,20 |
| c) | gemäß Gebührengesetz 1957 i.d.g.F., (Antrag, Antragsbeilagen, Verhandlungsschrift) Gebühren von..... | EUR | 1.192,60 |
| d) | gemäß § 15 des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes BGBl. Nr. 650/1994 i.d.g.F., eine Gebühr von | EUR | 75,60 |

Seite 17 zu GZ. BMVIT-60.688/0002-II/PMV/2005

somit insgesamt EUR 1.637,40 zu entrichten.

Die Verwaltungsabgabe, die Kommissionsgebühren, die Gebühr des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und die Gebühren gemäß Gebührengesetz sind binnen 2 Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides mittels der beigeschlossenen Zahlscheine an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zu überweisen.

BEGRÜNDUNG

Die Realisierung des gegenständlichen Vorhabens ist im Interesse eines sicheren und geordneten Flughafenbetriebes auf dem Flughafen Wien notwendig.

Das Vorhaben ist für die Sicherheit der Luftfahrt förderlich und auf Grund der Ergebnisse der vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Projektmanagement Verfahrensführung Flughäfen, am 07.04.2005 auf dem Flughafen Wien durchgeführten Verhandlung gemäß § 78 Abs. 1 und 2 LFG zu bewilligen.

Die Bedingungen und Auflagen, die den Erfordernissen der Sicherheit der Luftfahrt Rechnung tragen, stützen sich auf das Gutachten der Amtssachverständigen des Amtes der NÖ Landesregierung sowie auf die Ausführungen der Vertreter des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und der NÖ Landesstelle für Brandverhütung. Auf die diesem Gutachten zugrunde liegenden detaillierten Befundausführungen wird – um Wiederholungen zu vermeiden – ausdrücklich hingewiesen.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf die bezogenen Rechtsvorschriften.

RECHTSMITTELBELEHRUNG

Gegen diesen Bescheid ist kein ordentliches Rechtsmittel zulässig.

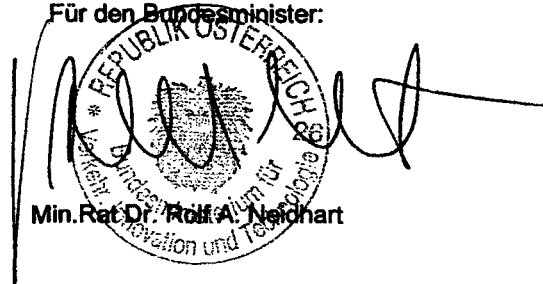
HINWEIS

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb von sechs Wochen nach Zustellung Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof und ebenso an den Verfassungsgerichtshof erhoben werden. Sie muß von einem Rechtsanwalt unterschrieben sein. Bei Einbringung einer solchen Beschwerde, ist eine Gebühr von EUR 180,- zu entrichten.

Der Inhalt und die Verkündung dieses mündlichen Bescheides werden hiermit gemäß § 62 Abs. 2 AVG beurkundet.

Verhandlungsdauer: 8 halbe Stunden

Für den Bundesminister:

A circular official stamp from the Republic of Austria, Ministry of Education, Science and Research. The stamp contains the text "REPUBLIK ÖSTERREICH" at the top, "Ministerium für Bildung, Wissenschaft und Forschung" around the perimeter, and "Ministerium für Bildung, Wissenschaft und Forschung" in the center. A handwritten signature is written over the stamp.

Min. Rat Dr. Rolf A. Neidhart

Zur Kenntnis genommen:

A handwritten signature in cursive script.

Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

**PROJEKTMANAGEMENT
VERFAHRENSFÜHRUNG FLUGHÄFEN**

GZ. BMVIT-60.688/0005-II/PMV/2005

Flughafen Wien, 28.09.2005
INDUSTRIE

Betr.: Flughafen Wien;
Projekt Skylink, Terminal-
erweiterung Nordost, Teil I;
Technikinstallationsgang;
Lost&Found – Lager;
Errichtungsbewilligungen

VERHANDLUNGSSCHRIFT

aufgenommen am 28.09.2005 auf dem Flughafen Wien vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Projektmanagement Verfahrensführung Flughäfen, gemäß §§ 40 - 44 AVG in Verbindung mit § 78 Abs. 2 Luftfahrtgesetz, BGBl. Nr. 253/1957 i.d.g.F (LFG).

Gegenstand der Verhandlung

Anträge der Flughafen Wien Aktiengesellschaft vom 16.09.2005, modifiziert am 28.09.2005, auf Erteilung der Bewilligungen gemäß § 78 LFG für die Errichtung eines Technikinstallationsganges und eines Lost&Found - Lagers im Rahmen des Projektes Skylink, Terminalerweiterung Nordost, Teil I, auf dem Flughafen Wien.

Anwesende

Verhandlungsleiter:

Min.Rat Dr. Rolf A. NEIDHART

Mitwirkende amtliche Organe

Mag. Martin STROBEL
BM VIT, Projektmanagement Verfahrensführung
Flughäfen

Stefanie Hinsmann,
BM VIT

Sonstige Behördenvertreter:

Bundesministerium für Verkehr, Innovation
und Technologie, Verkehrs-Arbeitsinspektorat

AD Herbert LENK

Amt der NÖ Landesregierung:

HR Dipl.-Ing. Josef MILLNER
als bautechnischer Amtssachverständiger

NÖ Landesstelle für Brandverhütung

TI Emmerich GRONE

Zollamt Flughafen Wien

Roland KARNER

Anwesende Parteien und sonstige Beteiligte:
Flughafen Wien Aktiengesellschaft:

Ing. Christian MOLLIK

| | |
|---------------------------|---|
| | DI Thomas LAMPL |
| <u>Projektanten:</u> | |
| P-Arc – Moser – Neumann | Ing Konrad RAUTTER |
| Freudensprung Engineering | Ing. Hubert SCHMALEK Ing. Martin POLAK |
| Schriftföhrerinnen: | Irene BINDER |

Nach Eröffnung der Verhandlung um 08:30 Uhr und Feststellung der Anwesenden sowie ihrer Vertretungsbefugnis wird vom Verhandlungsleiter der Verhandlungsgegenstand dargelegt.

Am heutigen Tag modifiziert die Antragstellerin ihre Anträge vom 16.09.2005 dahingehend, dass die elektrotechnische, Lüftungstechnische und haustechnische Infrastruktur nicht Gegenstand der Verhandlung sind.

Von den Vertretern der Flughafen Wien AG und den Projektanten werden anhand der Einreichunterlagen die Vorhaben erläutert. Anschließend werden die Projekte diskutiert. Ein Ortsaugenschein wird von den Anwesenden für nicht erforderlich erachtet.

Der Amtssachverständige des Amtes der NÖ Landesregierung so wie die Vertreter der NÖ Landesstelle für Brandverhütung und des Verkehrs-Arbeitsinspektorates erstellen sodann gemeinsam folgenden

BEFUND

Die Flughafen Wien Aktiengesellschaft hat mit Schreiben vom 16.09.2005 samt Einreichunterlagen, modifiziert am 28.09.2005, die Bewilligungen gemäß § 78 LFG für die Errichtung eines Technikinstallationsganges und eines Lost&Found - Lagers im Rahmen des Projektes Skylink, Terminalerweiterung Nordost, Teil I, auf dem Flughafen Wien beantragt.

Vorgelegt wurden folgende Unterlagen:

Technikinstallationsgang (TIG)

- ER GS 118 E0 10.3.01 9959
Einreichung TIG Lageplan, Grundriss E0 P2-P10, Längsschnitt TIG-12,
M 1:2500/250, Plandatum 28.09.05
- ER G 118 U1U2 10.3.01 9958
Einreichung TIG Grundrisse U1, U2 P2-P10,
M 1:250, Plandatum 28.09.05
- ER GS 118 10.3.01 9957
Einreichung TIG Schnitte TIG-13,-14, Ausschnitte GR E0, U1, U2, SCH TIG-12,
M 1:250, Plandatum 28.09.05
- ER GS 118 10.3.01 9956
Einreichung TIG Schnitte TIG-15,-16, Ausschnitte GR E0, U1, U2, SCH TIG-12,
M 1:250, Plandatum 28.09.05
- ER GS 118 10.3.01 9955
Einreichung TIG Schnitte TIG-17,-18, Ausschnitte GR E0, U1, U2, SCH TIG-12,
M 1:250, Plandatum 28.09.05

Lost&Found – Lager (LOFO)

- ER GS 115 U1 10.3.01 9954
Einreichung Lo&Fo Lageplan, Grundriss Ebene U1, Schnitt TM 04-05,
M1:2500/100, Plandatum 28.09.05

Beschreibung Technikinstallationsgang:

Der Technikinstallationsgang ist entlang der Nordseite, in der Ebene U1, unter dem bereits errichtungsbewilligten Pier des Projektes Skylink, von der Achse P2 bis P10 des Pier geplant. Die Gesamtfläche des TIG beträgt ca. 1200 m², die einzelnen Brandabschnitte zwischen 140 und 180 m². Er dient zur Aufnahme von technischen Installationen für die Projekte Skylink und Veno. Der TIG ist aus Stahlbeton mit einer Innenabmessung von 3,0 x 3,05 m. Die Bodenplatte wird mittels außenliegenden Dichtfugenbänder, die aufgehenden Wände und die Decke mit einer Schwarzsicherung abgedichtet. Der Boden wird mit einem gleitenden Estrich und einer Betonversiegelung der Qualität B1/Q1 ausgestattet. Die horizontale Lage des TIG ist so positioniert, dass er als räumliches Fundament der Fassadenstützen fungiert. Der TIG ist ca. 400 m lang und ist mit Brandabschnittswänden der Qualifikation F90/T30 mit Sichtfenster ca. alle 45 m in 8 Brandabschnitte unterteilt. Jeder Brandabschnitt erhält einen Ausstieg mit Stahlleiter und Rückenkorb. Diese Ausstiege sind unter den Fluchttreppen, die aus dem Z0 ins Freie führen, positioniert. Der Abschluss dieser Ausstiege ist mit T30 Türen ausgestattet. Der TIG ist mit einer automatischen Brandmeldeanlage und mechanischer Brandrauchentlüftung sowie einer Sicherheitsbeleuchtung nach ÖVE-EN 8002 und ÖNORM EN 1838 ausgestattet. Die Brandrauchentlüftung wird alternativ als Abluft und Frischluftzufuhr in L90/F90-Kanälen aus einer Höhe von ca. 5 m über Niveau abgeführt bzw. eingebracht. Vor und nach den Brandabschnittsgrenzen wird die erste und erweiterte Löschhilfe vorgehalten. Die diversen Höhenunterschiede werden mit senkrechten Stahlleitern oder Stahltreppen mit einer maximalen Schräglage von 60° überwunden. Die Stahlleitern sind ab einer zu überwindenden Höhe von 5,0 m mit Rückenkorb, die Stahltreppen mit Handläufen ausgestattet. Sämtliche Fluchtweglängen sind, unter Bedachtnahme der Verdoppelung der Längen bei senkrechten Leitern, unter 40 m.

Nutzung

Der geplante Technikinstallationsgang ist parallel zur Aussenwand Nord des Pier Skylink, auf Niveau U1, geführt. Er reicht von der Achse P2 bis P10 des Piers. Genutzt wird das Bauwerk als Medien- und Installationkollektor.

Konstruktion

Der TIG wird in massiver Bauweise in Stahlbeton F90 errichtet.

Brandabschnitte

Die Brandabschnitte in der Brandwiderstandsklasse F90/T30 sind im Abstand von etwa 45m nahe den Achse P2/P3/P4/P5/P6/P7/P8/P9 und P10 ausgeführt. Die Zugänglichkeit des Kollektorbauwerkes TIG erfolgt über Abstiege, welche an den vorgenannten Brandabschnittsgrenzen situiert sind.

Die Umfassungswände und die Decke sind als Brandabschnitte ausgeführt. Durchführungen sind F90/S90/K90 gesichert. Fußläufige Verbindungen zwischen TIG und U1 Pier sind mit Türen T30 gesichert. Die Umhausung der Aufstiege ist in massiver Bauweise F90 ausgeführt. Der Zugang erfolgt unter den Fluchttreppenläufen aus dem Z0.

Die Ausgangstüre ist in der Brandwiderstandsklasse T30 ausgeführt.

Erste und erweiterte Löschhilfe

Zu beiden Seiten jedes Brandabschnittes sind Wasserentnahmestellen in Form von C- Kupplungen und Schläuchen sowie je 1 tragbarer Feuerlöscher K5 und S9 vorgehalten.

Brandrauchentlüftung

Der Kollektor wird mechanisch brandrauchentlüftet, die Zuluft erfolgt ebenfalls über Ventilatoren. Die angesetzte Luftwechselzahl beträgt 12.

Die stationären Abluftventilatoren saugen über Stahlbetonschächte, die in den Wangenwänden der Fluchttreppen aus Z0 geführt sind, den Rauch aus dem Kollektor und bläsen etwa auf Höhe FB OK Ebene 1 ins Freie gegen das Vorfeld aus. Abstand ca. 2,0m zur Fassade.

Die Zuluft wird über den Abluftschacht des benachbarten Brandabschnittes mechanisch eingebracht. Die Verbindung zwischen dem reversiblen Abluftventilator und der Einblasöffnung RWA Zuluft besteht aus einem Kanal F90 mit Wechselsteuerklappe, sodaß jeder Abluftschacht auch als Zuluftschacht für den benachbarten Brandabschnitt verwendet werden kann.

Automatische Brandmeldeanlage

Der TIG ist durch eine automatische Brandmeldeanlage gesichert. Die Erweiterung der Brandmeldeanlage ist dem Piers zugeordnet.

Beschreibung Lost&Found – Lager:

Das Lost and Foundlager ist im östlichen Anschluss an die ehemalige VIP Garage bei der Achse T3 in der Ebene U1 des bereits errichtungsbewilligten Terminal des Skylink geplant. Er dient zur Aufnahme von verlorengegangenen oder nicht abgeholtten Gepäckstücken. Die Gesamtfläche beträgt ca. 1230 m², die einzelnen Brandabschnitte zwischen 100 und 480 m². Die Beschickung erfolgt über das Stiegenhaus sowie einen Lift an der Achse T3 aus der darüberliegenden Ebene E0. Das LOFO-Lager ist entsprechend Skylink in Stahlbeton der Qualifikation F90 projektiert. Die umschließenden, erdberührenden Wände und Bodenplatte wird gemäss der Richtlinie „weiße Wanne“ ausgeführt. Der Boden wird mit einem gleitenden Estrich und einer Betonversiegelung B1/Q1 ausgestattet. Das LOFO ist in drei Brandabschnitten mittels T30-Türen und F90-Wänden unterteilt. Die Abschlüsse zum Fluchtkorridor sind mit F90-Wänden und T30-Türen geplant. Das LOFO ist mit einer automatischen Brandmeldeanlage und mechanischer Brandrauchentlüftung, einer automatischen Löschhilfe sowie einer Sicherheitsbeleuchtung nach ÖVE-EN 8002 und ÖNORM EN 1838 ausgestattet. Es ist ein zwölffacher Luftwechsel für die Lager sowie zwanzigfacher LW für die Zirkulationsbereiche angesetzt. Vor und nach den Brandabschnittsgrenzen wird die erste und erweiterte Löschhilfe vorgehalten. Sämtliche Fluchtweglängen sind unter 40 m.

Abweichend von den Planunterlagen wird an der Achse T2L06 im Bereich des Ganges eine Türe angeordnet, welche Zutrittsgesichert ist. Die projektgemäße Türe zum Fluchtkorridor (östlich der Achse T2L06) wird mit einer Zutrittskontrolle und sowie mit einem Panikverschluss ausgestattet. Die projektgemäße Tür an der Achse T3L03 in Richtung Fluchtkorridor ist ständig mit einer Zolllombe zu sichern.

Damit wird den Erfordernissen des Zolles entsprochen.

Nutzung

Der Abschnitt Lost and Found, gelegen an der Achse T3 in Projekt Skylink Terminal U1, besteht aus drei unterschiedlich großen Lagern, in welchen verlorenengegangenes Reisegepäck aufbewahrt wird.

Konstruktion/ Ausstattung

Die tragende Konstruktion ist in massiver Stahlbetonkonstruktion F90 hergestellt.

Die Zwischenwände sind in GKF F90 hergestellt, der Fußbodenbelag aus Betonestrich versiegelt.

Brandabschnitte

Die Lager sind untereinander und gegen die Verkehrsfläche als Brandabschnitte F90/T30 ausgebildet. Die Verbindungstüren zum Fluchtkorridor sind in der Brandwiderstandsklasse T90 ausgeführt (Grenze Sprinklerng).

Erste und erweiterte Löschhilfe

Ausstattung mit Innenhydranten und tragbaren Feuerlöschgeräten bemessen nach TRVB 124. In den Lagern ist jeweils bei den Zugangstüren raumseitig ein Innenhydrant Ausführung 2 nach TRVB 128 installiert. Zusätzlich je ein Hydrant nach den Zugangstüren aus dem Fluchtkorridor.

Brandrauchentlüftung

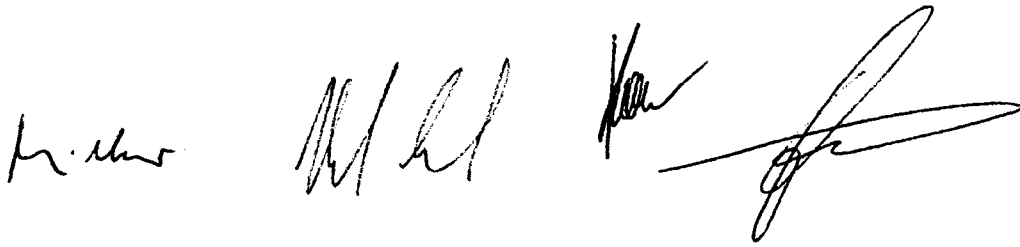
Der Bereich LOFO wird mit einer mechanischen Brandrauchentlüftung nach Önorm H6029 ausgestattet. Für die Lagerräume ist die Luftwechselzahl 12, für die vorgelagerten Verkehrsflächen die Luftwechselzahl 30 vorgesehen. Der Fluchtkorridor weist eine Druckbelüftung auf.

Brandmeldeanlage/Sprinkleranlage

Die Flächen der Lager und der vorgelagerten Gänge sind mit automatischer Brandmeldeanlage und Sprinkleranlage des Projektes Skylink ausgestattet.

Allgemein:

Durch die beiden Vorhaben ändert sich hinsichtlich der für das Projekt Skylink bereits bewilligten Kranstandorte nichts.

**GUTACHTEN**

Vom Standpunkt des Amtssachverständigen des Amtes der NÖ Landesregierung sowie vom Standpunkt der Vertreter der NÖ Landesstelle für Brandverhütung und des Verkehrs-Arbeitsinspektorates bestehen gegen die Erteilung der beantragten Bewilligungen für die Errichtung eines Technikinstallationsganges und eines Lost&Found - Lagers im Rahmen des Projektes Skylink, Terminalerweiterung Nordost, Teil I, auf dem Flughafen Wien keine Bedenken, wenn zur Gewährleistung der Sicherheit der Luftfahrt und eines zweckmäßigen Betriebes nachstehende

BEDINGUNGEN UND AUFLAGEN

erfüllt werden:

Beide Projekte

1. **Betreffend die elektrotechnische, Lüftungstechnische und haustechnische Infrastruktur sind der Luftfahrtbehörde gesonderter Projekte zur Bewilligung vorzulegen.**
2. **Notwendige Einschränkungen der Betriebsbereitschaft gemäß § 4 der ZFBO sind rechtzeitig beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Projektmanagement Verfahrensführung Flughäfen, zu beantragen.**
3. **Die Projekte sind entsprechend den Einreichunterlagen und den im Befund angeführten Abweichungen plan-, sach- und fachgemäß zu errichten. Die Bauausführung darf nur von befugten Unternehmen bzw. Personen durchgeführt werden.**
4. **Ein Sicherheitskonzept (Security) einschließlich Kollektorsicherheit ist zu erstellen und bezüglich desselben bei der Benützungsbewilligungsverhandlung eine Bestätigung der zuständigen Abteilung des Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie vorzulegen, aus der hervorgeht, dass das Sicherheitskonzept der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt und der Verordnung (EG) Nr. 622/2003 der Kommission vom 04. April 2003 zur Festlegung von Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen grundlegenden Normen für die Luftsicherheit entspricht.**

5. Sollten sich bedingt durch das Sicherheitskonzept Änderungen am luftfahrtbehördlich gem. § 78 LFG bewilligten Bauwerk ergeben, so ist um eine entsprechende Bewilligung beim BMVIT/PMV anzusuchen.
6. Im Zusammenhang mit dem Zutrittskontrollsystem sind die konkret vorgesehen Maßnahmen zur Zutrittskontrolle in einem Plan darzustellen. Dieser ist der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
7. Die Fluchtweglängen dürfen 40m nicht überschreiten.
8. Sämtliche Fluchtwege sind gemäß Kennzeichnungsverordnung zu kennzeichnen.
9. Das Bauvorhaben ist entsprechend den statischen Erfordernissen unter Beachtung der einschlägigen ÖNORMEN und Richtlinien zu errichten. Die statischen Berechnungen sowie die Schalungs-, Bewehrungs- und Konstruktionspläne sind von einem befugten Zivilingenieur einschlägiger Fachrichtung zu erstellen und anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
10. Statisch tragende Stahlteile sind mit einem ausreichenden Korrosionsschutz zu versehen. Darüber ist eine Bestätigung anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
11. Zur ausreichenden Erkundung des Trag- und Setzungsverhaltens des Untergrundes sind Bodenerkundungen durchführen zu lassen. Im geotechnischen Gutachten sind die möglichen Gründungsvarianten anzugeben.
12. Die Fundaments-, Bewehrungs- und Tragwerksabnahmen sind von einem befugten Fachmann durchzuführen und in den Abnahmebefunden sind dabei die jeweils entsprechenden Pläne anzuführen. Ein zusammenfassender Bericht ist anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
13. Im Zuge der Baudurchführung sind unter Beachtung der einschlägigen ÖNORMEN der Frischbeton zu prüfen sowie Betonprobewürfel anfertigen zu lassen, welche von einer Prüfanstalt prüfen zu lassen sind. Dabei sind zumindest jene Festigkeitswerte nachzuweisen, die der statischen Berechnung zu Grunde gelegt wurden. Ein zusammenfassender Bericht ist anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
14. Bei abschnittsweiser Herstellung der Bauwerke sind die konstruktiven Arbeitsfugen in der Art auszubilden, dass die auftretenden Belastungen bei späterer Bauweiterführung entsprechend den statischen Vorgaben aufgenommen werden können. Hierüber ist ein statischer Nachweis zu erbringen.
15. Über brandbeständige Konstruktionen, die nicht in massiver Bauweise errichtet wurden, ist eine Einbaubestätigung vorzulegen. Sollte der Aufbau nicht den Vorgaben der ÖNORM B 3800-4 entsprechen, so ist die Brandwiderstandsklasse F90 für den vorliegenden Aufbau durch ein Prüfattest zu bestätigen.

16. Für folgende Bauelemente sind Prüfzeugnisse und Verlege- bzw. Einbaunachweise vorzulegen:
 - Wand- und Deckenbeläge (B1, Q1, Tr1)
 - Bodenbeläge (B1, Q1), falls nicht Brennbarkeitsklasse A
 - Brandschutztüren und -tore (T30 bzw. T90)
 - Brandschutzklappen K90
 - Lüftungskanäle L90
17. Sämtliche innenliegenden Räume, wie Schleusen, Lageräume, Gänge, etc., sind ausreichend zu be- und entlüften.
18. Bezüglich allfälliger Einbauten ist rechtzeitig vor Baubeginn das Einvernehmen mit den Einbautenträgern herzustellen.
19. Kabel- und Rohrdurchführungen durch Brandsabschnittswände sind brandbeständig abzuschotten. Hierüber sind Einbaunachweise vorzulegen.
20. Sämtliche Fußbodenoberflächen sind gleitsicher auszubilden.
21. Lehrgerüste und andere für die Herstellung erforderliche Bauhilfsmaßnahmen (z.B. Spundwände udgl.) sind entsprechend den statischen Erfordernissen zu bemessen, zu errichten und von einem befugten Fachmann abzunehmen und in einem Abnahmeprotokoll festzuhalten.
22. Die vorgesehene Brandmeldeanlage ist gemäß der technischen Richtlinie TRVB S 123 unter Berücksichtigung der VIE-brandschutztechnischen Planungsrichtlinien im Schutzzumfang Vollschutz zu projektieren und zu errichten. Das Projekt ist der abnehmenden Stelle (z.B. NÖ-Brandverhütungsstelle) vor Errichtung der Anlage vorzulegen. Die fertig gestellte Anlage ist nach Einhaltung eines zumindest 6-wöchigen Probetriebes und unter Vorlage von Brandschutzplänen von der abnehmenden Stelle überprüfen zu lassen und im Überprüfungsbericht für das gesamte Projekt Skylink der Luftfahrtbehörde vorzulegen. Die Brandmeldeanlage ist an das Brandmeldesystem einschließlich Einsatzleitsystem der VIE-Betriebsfeuerwehr anzuschließen bzw. einzubinden.
23. Brandfallsteuerungen sind grundsätzlich von der Brandmelderzentrale aus anzusteuern. Diese Ansteuerung hat gemäß der Richtlinie TRVB S 151 unter Berücksichtigung der VIE-brandschutztechnischen Planungsrichtlinien zu erfolgen. Hierüber ist entweder ein eigener Bericht der abnehmenden Stelle (z.B. NÖ-Brandverhütungsstelle) vorzulegen oder im Überprüfungsbericht der Brandmeldeanlage für das gesamte Projekt Skylink einzubinden und der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
24. Die geplanten mechanischen Rauch- und Wärmeabzugsanlagen sind entsprechend den jeweiligen Normen und Richtlinien (ÖNORM H 6029 bzw. TRVB S 125) und unter Berücksichtigung der VIE-brandschutztechnischen Planungsrichtlinie und den Vorgaben der abnehmenden Stelle zu planen und zu errichten. Die Rauch- und Wärmeabzugsanlagen sind als Brandfallsteuerung über die Brandmeldeanlage anzusteuern. Das Projekt (Einreichplan Brandrauchentlüftung/Technische

Beschreibung) ist der abnehmenden Stelle (z.B. Brandverhütungsstelle NÖ, akkreditierte Überwachungsstelle) vorzulegen; nach Fertigstellung ist ein Überprüfungsbefund durch diese Stelle anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung der Luftfahrtbehörde vorzulegen.

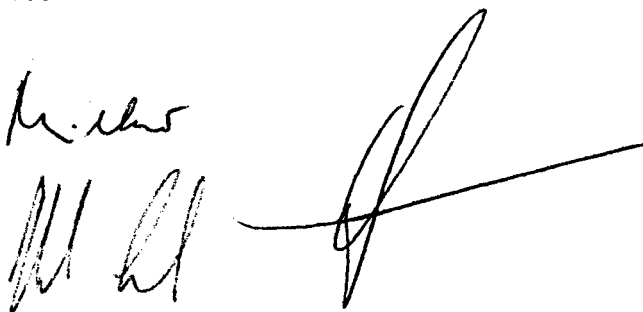
25. Die vorgesehenen Mittel der ersten und erweiterten Löschhilfe sind gemäß der Richtlinien TRVB F 124 und TRVB F 128 im Einvernehmen mit der Flughafenbetriebsfeuerwehr zu montieren und gemäß Kennzeichnungsverordnung gut sichtbar und dauerhaft zu kennzeichnen.
26. Es sind anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung Brandschutzpläne gemäß der Richtlinie TRVB O 121 unter Berücksichtigung der VIE-brandschutztechnischen Planungsrichtlinien der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
27. Während der Bauzeit ist der Baustellenbrandschutz gemäß TRVB A 149 einzuhalten. Kontrollen werden von der Flughafen Betriebsfeuerwehr durchgeführt.

Technikinstallationsgang

28. Die Türen bei den Ausgängen der Aufstiegsleitern sind so abzuändern, dass die Benützung derselben nicht behindert wird.

Lost&Found - Lager

29. Die geplante Sprinkleranlage ist entsprechend der Richtlinie TRVB S 127 unter Berücksichtigung der Richtlinie VDS CEA 4001 und den Vorgaben der abnehmenden Stelle zu errichten. Das Projekt (Einreichpläne Sprinkleranlage/Technische Beschreibung) und die fertig gestellte Löschanlage sind von einer abnehmenden Stelle (z.B. eine in Österreich akkreditierte Überwachungsstelle) überprüfen und befunden zu lassen. Die Überprüfung der Sprinkleranlage vor Ort ist im Einvernehmen mit der Flughafenbetriebsfeuerwehr und der NÖ-Brandverhütungsstelle vorzunehmen. Ein Überwachungsbericht für das gesamte Projekt Skylink seitens der abnehmenden Stelle ist der Luftfahrtbehörde anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
30. Im Lost&Found-Lager dürfen keine ständigen Arbeitsplätze im Sinne der Arbeitsstättenverordnung eingerichtet werden.
31. Im Bereich der Security-Schleuse ist ein Handwaschbecken mit Seifenspender zu installieren.
32. Bei Aufstellung von Regalen ist die maximale Belastung pro Fach deutlich sichtbar und dauerhaft anzuschreiben.



Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the right and several smaller ones on the left.

Stellungnahme des Vertreters Zollamt Flughafen Wien

Seitens des Zollamtes Flughafen Wien gibt es zu den bestehenden Projekten keine Einwände. Sollte das Lost&Found-Lager als Zolllager verwendet werden, so ist eine gesonderte Bewilligung des Zollamtes Flughafen Wien erforderlich.

Stellungnahme der Vertreter der Flughafen Wien AG:

Das Verhandlungsergebnis wird zustimmend zur Kenntnis genommen.

Der Bundesminister für Landesverteidigung hat mit Schreiben vom 22.09.2005 GZ. S90964/45-Recht/2005, und GZ. S90965/111-Recht/2005, bekannt gegeben, dass keine Einwände gegen die Erteilung der gegenständlichen Errichtungsbewilligungen bestehen.

Vom Amtssachverständigen des Amtes der NÖ Landesregierung werden an Gebühren EUR 475,30 geltend gemacht. Der Vertreter der Flughafen Wien Aktiengesellschaft erklärt hiezu, dass diese Gebühren seitens der Flughafen Wien Aktiengesellschaft direkt mit dem Amt der NÖ-Landesregierung abgerechnet werden.

Vom Vertreter des Verkehrs-Arbeitsinspektorates wird gemäß §15 des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes, BGBl. Nr. 650/1994 i.d.G.F., eine Gebühr von EUR 94,50 geltend gemacht

Auf die Verlesung der laut diktieren Verhandlungsschrift wird von den Verhandlungsteilnehmern verzichtet.

Da kein weiteres Vorbringen erfolgt, verkündet der Verhandlungsleiter den nachfolgenden

BESCHIED
SPRUCH

I.

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Zivilluftfahrtbehörde erteilt hiermit gemäß § 78 Abs. 1 und 2 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957 i.d.G.F., nach Anhörung des Bundesministers für Landesverteidigung der Flughafen Wien Aktiengesellschaft gemäß den Anträgen vom 16.09.2005, modifiziert am 28.09.2005, die Bewilligungen für die Errichtung eines Technikinstallationsganges und eines Lost&Found - Lagers im Rahmen des Projektes Skylink, Terminalerweiterung Nordost, Teil I, auf dem Flughafen Wien, unter Zugrundelegung folgender, integrierte Bestandteile dieses Bescheides bildender Unterlagen, und zwar

Technikinstallationsgang (TIG)

- ER GS 118 E0 10.3.01 9959
 Einreichung TIG Lageplan, Grundriss E0 P2-P10, Längsschnitt TIG-12,

M 1:2500/250, Plandatum 28.09.05

- ER G 118 U1U2 10.3.01 9958
Einreichung TIG Grundrisse U1, U2 P2-P10,
M 1:250, Plandatum 28.09.05
- ER GS 118 10.3.01 9957
Einreichung TIG Schnitte TIG-13,-14, Ausschnitte GR E0, U1, U2, SCH TIG-12,
M 1:250, Plandatum 28.09.05
- ER GS 118 10.3.01 9956
Einreichung TIG Schnitte TIG-15,-16, Ausschnitte GR E0, U1, U2, SCH TIG-12,
M 1:250, Plandatum 28.09.05
- ER GS 118 10.3.01 9955
Einreichung TIG Schnitte TIG-17,-18, Ausschnitte GR E0, U1, U2, SCH TIG-12,
M 1:250, Plandatum 28.09.05

Lost&Found – Lager (LOFO)

- ER GS 115 U1 10.3.01 9954
Einreichung Lo&Fo Lageplan, Grundriss Ebene U1, Schnitt TM 04-05,
M1:2500/100, Plandatum 28.09.05

sowie unter folgenden Bedingungen und Auflagen:

Beide Projekte

1. Betreffend die elektrotechnische, lüftungstechnische und haustechnische Infrastruktur sind der Luftfahrtbehörde gesonderter Projekte zur Bewilligung vorzulegen.
2. Notwendige Einschränkungen der Betriebsbereitschaft gemäß § 4 der ZFBO sind rechtzeitig beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Projektmanagement Verfahrensführung Flughäfen, zu beantragen.
3. Die Projekte sind entsprechend den Einreichunterlagen und den im Befund angeführten Abweichungen plan-, sach- und fachgemäß zu errichten. Die Bauausführung darf nur von befugten Unternehmen bzw. Personen durchgeführt werden.
4. Ein Sicherheitskonzept (Security) einschließlich Kollektorsicherheit ist zu erstellen und bezüglich desselben bei der Benützungsbewillungsverhandlung eine Bestätigung der zuständigen Abteilung des Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie vorzulegen, aus der hervorgeht, dass das Sicherheitskonzept der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt und der Verordnung (EG) Nr. 622/2003 der Kommission vom 04. April 2003 zur Festlegung von Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen grundlegenden Normen für die Luftsicherheit entspricht.

5. Sollten sich bedingt durch das Sicherheitskonzept Änderungen am luftfahrtbehördlich gem. § 78 LFG bewilligten Bauwerk ergeben, so ist um eine entsprechende Bewilligung beim BMVIT/PMV anzusuchen.
6. Im Zusammenhang mit dem Zutrittskontrollsystem sind die konkret vorgesehenen Maßnahmen zur Zutrittskontrolle in einem Plan darzustellen. Dieser ist der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
7. Die Fluchtweglängen dürfen 40m nicht überschreiten.
8. Sämtliche Fluchtwege sind gemäß Kennzeichnungsverordnung zu kennzeichnen.
9. Das Bauvorhaben ist entsprechend den statischen Erfordernissen unter Beachtung der einschlägigen ÖNORMEN und Richtlinien zu errichten. Die statischen Berechnungen sowie die Schalungs-, Bewehrungs- und Konstruktionspläne sind von einem befugten Zivilingenieur einschlägiger Fachrichtung zu erstellen und anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
10. Statisch tragende Stahlteile sind mit einem ausreichenden Korrosionsschutz zu versehen. Darüber ist eine Bestätigung anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
11. Zur ausreichenden Erkundung des Trag- und Setzungsverhaltens des Untergrundes sind Bodenerkundungen durchführen zu lassen. Im geotechnischen Gutachten sind die möglichen Gründungsvarianten anzugeben.
12. Die Fundaments-, Bewehrungs- und Tragwerksabnahmen sind von einem befugten Fachmann durchzuführen und in den Abnahmebefunden sind dabei die jeweils entsprechenden Pläne anzuführen. Ein zusammenfassender Bericht ist anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
13. Im Zuge der Baudurchführung sind unter Beachtung der einschlägigen ÖNORMEN der Frischbeton zu prüfen sowie Betonprobewürfel anfertigen zu lassen, welche von einer Prüfanstalt prüfen zu lassen sind. Dabei sind zumindest jene Festigkeitswerte nachzuweisen, die der statischen Berechnung zu Grunde gelegt wurden. Ein zusammenfassender Bericht ist anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
14. Bei abschnittsweiser Herstellung der Bauwerke sind die konstruktiven Arbeitsfugen in der Art auszubilden, dass die auftretenden Belastungen bei späterer Bauweiterführung entsprechend den statischen Vorgaben aufgenommen werden können. Hierüber ist ein statischer Nachweis zu erbringen.
15. Über brandbeständige Konstruktionen, die nicht in massiver Bauweise errichtet wurden, ist eine Einbaubestätigung vorzulegen. Sollte der Aufbau nicht den Vorgaben der ÖNORM B 3800-4 entsprechen, so ist die Brandwiderstandsklasse F90 für den vorliegenden Aufbau durch ein Prüfattest zu bestätigen.

16. Für folgende Bauelemente sind Prüfzeugnisse und Verlege- bzw. Einbaunachweise vorzulegen:
 - Wand- und Deckenbeläge (B1, Q1, Tr1)
 - Bodenbeläge (B1, Q1), falls nicht Brennbarkeitsklasse A
 - Brandschutztüren und -tore (T30 bzw. T90)
 - Brandschutzklappen K90
 - Lüftungskanäle L90
17. Sämtliche innenliegenden Räume, wie Schleusen, Lagerräume, Gänge, etc., sind ausreichend zu be- und entlüften.
18. Bezüglich allfälliger Einbauten ist rechtzeitig vor Baubeginn das Einvernehmen mit den Einbautenträgern herzustellen.
19. Kabel- und Rohrdurchführungen durch Brandsabschnittswände sind brandbeständig abzuschotten. Hierüber sind Einbaunachweise vorzulegen.
20. Sämtliche Fußbodenoberflächen sind gleitsicher auszubilden.
21. Lehrgerüste und andere für die Herstellung erforderliche Bauhilfsmaßnahmen (z.B. Spundwände udgl.) sind entsprechend den statischen Erfordernissen zu bemessen, zu errichten und von einem befugten Fachmann abzunehmen und in einem Abnahmeprotokoll festzuhalten.
22. Die vorgesehene Brandmeldeanlage ist gemäß der technischen Richtlinie TRVB S 123 unter Berücksichtigung der VIE-brandschutztechnischen Planungsrichtlinien im Schutzzumfang Vollschutz zu projektieren und zu errichten. Das Projekt ist der abnehmenden Stelle (z.B. NÖ-Brandverhütungsstelle) vor Errichtung der Anlage vorzulegen. Die fertig gestellte Anlage ist nach Einhaltung eines zumindest 6-wöchigen Probebetriebes und unter Vorlage von Brandschutzplänen von der abnehmenden Stelle überprüfen zu lassen und im Überprüfungsbericht für das gesamte Projekt Skylink der Luftfahrtbehörde vorzulegen. Die Brandmeldeanlage ist an das Brandmeldesystem einschließlich Einsatzleitsystem der VIE-Betriebsfeuerwehr anzuschließen bzw. einzubinden.
23. Brandfallsteuerungen sind grundsätzlich von der Brandmelderzentrale aus anzusteuern. Diese Ansteuerung hat gemäß der Richtlinie TRVB S 151 unter Berücksichtigung der VIE-brandschutztechnischen Planungsrichtlinien zu erfolgen. Hierüber ist entweder ein eigener Bericht der abnehmenden Stelle (z.B. NÖ-Brandverhütungsstelle) vorzulegen oder im Überprüfungsbericht der Brandmeldeanlage für das gesamte Projekt Skylink einzubinden und der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
24. Die geplanten mechanischen Rauch- und Wärmeabzugsanlagen sind entsprechend den jeweiligen Normen und Richtlinien (ÖNORM H 6029 bzw. TRVB S 125) und unter Berücksichtigung der VIE-brandschutztechnischen Planungsrichtlinie und den Vorgaben der abnehmenden Stelle zu planen und zu errichten. Die Rauch- und Wärmeabzugsanlagen sind als Brandfallsteuerung über die Brandmeldeanlage anzusteuern. Das Projekt (Einreichplan Brandrauchentlüftung/Technische

Beschreibung) ist der abnehmenden Stelle (z.B. Brandverhütungsstelle NÖ, akkreditierte Überwachungsstelle) vorzulegen; nach Fertigstellung ist ein Überprüfungsbericht durch diese Stelle anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung der Luftfahrtbehörde vorzulegen.

25. Die vorgesehenen Mittel der ersten und erweiterten Löschhilfe sind gemäß der Richtlinien TRVB F 124 und TRVB F 128 im Einvernehmen mit der Flughafenbetriebsfeuerwehr zu montieren und gemäß Kennzeichnungsverordnung gut sichtbar und dauerhaft zu kennzeichnen.
26. Es sind anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung Brandschutzpläne gemäß der Richtlinie TRVB O 121 unter Berücksichtigung der VIE-brandschutztechnischen Planungsrichtlinien der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
27. Während der Bauzeit ist der Baustellenbrandschutz gemäß TRVB A 149 einzuhalten. Kontrollen werden von der Flughafen Betriebsfeuerwehr durchgeführt.

Technikinstallationsgang

28. Die Türen bei den Ausgängen der Aufstiegsleitern sind so abzuändern, dass die Benützung derselben nicht behindert wird.

Lost&Found - Lager

29. Die geplante Sprinkleranlage ist entsprechend der Richtlinie TRVB S 127 unter Berücksichtigung der Richtlinie VDS CEA 4001 und den Vorgaben der abnehmenden Stelle zu errichten. Das Projekt (Einreichpläne Sprinkleranlage/Technische Beschreibung) und die fertig gestellte Löschanlage sind von einer abnehmenden Stelle (z.B. eine in Österreich akkreditierte Überwachungsstelle) überprüfen und befunden zu lassen. Die Überprüfung der Sprinkleranlage vor Ort ist im Einvernehmen mit der Flughafenbetriebsfeuerwehr und der NÖ-Brandverhütungsstelle vorzunehmen. Ein Überwachungsbericht für das gesamte Projekt Skylink seitens der abnehmenden Stelle ist der Luftfahrtbehörde anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
30. Im Lost&Found-Lager dürfen keine ständigen Arbeitsplätze im Sinne der Arbeitsstättenverordnung eingerichtet werden.
31. Im Bereich der Security-Schleuse ist ein Handwaschbecken mit Seifenspender zu installieren.
32. Bei Aufstellung von Regalen ist die maximale Belastung pro Fach deutlich sichtbar und dauerhaft anzuschreiben.

Die Verhandlungsschrift des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, Projektmanagement Verfahrensführung Flughäfen, vom 28.09.2005, GZ. BMVIT-60.688/0005-II/PMV/2005, bildet ebenfalls einen integrierten Bestandteil dieses Bescheides

II.

Für die Erteilung dieses Bescheides sind von der Flughafen Wien AG

- | | | | |
|----|--|-----|--------|
| a) | gemäß TP 393 lit. b Ziff. 1 der Bundes-Verwaltungs- Abgabenverordnung, BGBl. Nr. 24/1983 i.d.g.F., Verwaltungsabgaben (2 Errichtungsbewilligungen) von | EUR | 436,00 |
| b) | gemäß § 1 der Bundes-Kommissionsgebührenverordnung, BGBl. Nr. 246/1976 i.d.g.F., Kommissionsgebühren für 2 Amtsorgane und 10 halbe Stunden von | EUR | 189,00 |
| c) | gemäß Gebührengesetz 1957 i.d.g.F., (2 Anträge, Antragsbeilagen, Verhandlungsschrift) Gebühren von..... | EUR | 196,80 |
| d) | gemäß §15 des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes, BGBl. Nr. 650/1994 i.d.g.F.; eine Gebühr von | EUR | 94,50 |

somit insgesamt EUR 916,30 zu entrichten.

Die Verwaltungsabgaben, die Kommissionsgebühren, die Gebühr des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und die Gebühren gemäß Gebührengesetz sind binnen 2 Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides mittels der beigeschlossenen Zahlscheine an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zu überweisen.

BEGRÜNDUNG

Die Realisierung der gegenständlichen Vorhaben ist im Interesse eines sicheren und geordneten Flughafenbetriebes auf dem Flughafen Wien notwendig.

Die Vorhaben sind für die Sicherheit der Luftfahrt förderlich und auf Grund der Ergebnisse der vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Projektmanagement Verfahrensführung Flughäfen, am 28.09.2005 auf dem Flughafen Wien durchgeführten Verhandlung gemäß § 78 Abs. 1 und 2 LFG zu bewilligen.

Die Bedingungen und Auflagen, die den Erfordernissen der Sicherheit der Luftfahrt Rechnung tragen, stützen sich auf das Gutachten des Amtssachverständigen des Amtes der NÖ Landesregierung sowie auf die Ausführungen der Vertreter der NÖ Landesstelle für Brandverhütung und des Verkehrs-Arbeitsinspektorates. Auf die detaillierten Befundausführungen wird – um Wiederholungen zu vermeiden – ausdrücklich hingewiesen.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf die bezogenen Rechtsvorschriften.

RECHTSMITTELBELEHRUNG


Gegen diesen Bescheid ist kein ordentliches Rechtsmittel zulässig.

HINWEIS

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb von sechs Wochen nach Zustellung Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof und ebenso an den Verfassungsgerichtshof erhoben werden. Sie muß von einem Rechtsanwalt unterschrieben sein. Bei Einbringung einer solchen Beschwerde, ist eine Gebühr von EUR 180,-- zu entrichten.

Der Inhalt und die Verkündung dieses mündlichen Bescheides werden hiermit gemäß § 62 Abs. 2 AVG beurkundet.

Verhandlungsdauer: 10 halbe Stunden

Für den Bundesminister:

Min. Rat Dr. Rolf A. Heidhart

Zur Kenntnis genommen:



PROJEKTMANAGEMENT
VERFAHRENSFÜHRUNG FLUGHÄFEN

Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

GZ. 60.688/7-PMV/03

Flughafen Wien, 27 und 28.11.2003
Infrastruktur

Betr.: Flughafen Wien;
Projekt SKYLINK, Terminalerweiterung
Nordost Teil 1;
Errichtungsbewilligung

VERHANDLUNGSSCHRIFT

aufgenommen am 27. und 28.11.2003 auf dem Flughafen Wien vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Projektmanagement Verfahrensführung Flughäfen, gemäß §§ 40 - 44 AVG in Verbindung mit § 78 Abs. 2 Luftfahrtgesetz, BGBl. Nr. 253/1957 i.d.g.F (LFG).

Gegenstand der Verhandlung

Antrag der Flughafen Wien Aktiengesellschaft vom 04.11.2003 auf Erteilung der Bewilligung gemäß § 78 LFG für die Errichtung des Projektes SKYLINK, Terminalerweiterung Nordost Teil 1, auf dem Flughafen Wien.

Anwesende

Verhandlungsleiter:

Min.Rat Dr. Rolf A. NEIDHART

Mitwirkende amtliche Organe:

OR Dipl.-Ing. Christian MAREK
als Amtssachverständiger für das Luftfahrt-
Bauwesen und Luftfahrt-Technik

Mag. Martin STROBEL
BMVIT, Projektmanagement
Verfahrensführung Flughäfen

Sonstige Behördenvertreter:

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und
Technologie, Verkehrs-Arbeitsinspektorat

ADir. Herbert LENK

Amt der NÖ Landesregierung:

OBR Dipl.-Ing. Josef MILLNER
als bautechnischer Amtssachverständiger

w. Hofrat Dipl.-Ing. Ernst BISTRICKY
als elektrotechnischer Amtssachverständiger

Bundesministerium für Inneres

Mag. Berndt KÖRNER

Bundespolizeidirektion Schwechat
info@bmvit.gv.at
www.bmvit.gv.at

Chef.Insp. Peter KRATKY (27. und 28.11.2003)

Verantwortung

| | |
|--|--|
| | Hauptmann Andreas BIEBER (28.11.2003) |
| Zollamt Flughafen-Wien | ADir. Erich FLECKL (am 27.11.2003) Roland KARNER (am 27.11.2003) Anton MARKHARDT (am 28.11.2003) |
| NÖ-Landesstelle für Brandverhütung | Techn.Insp. Emmerich GRONE Ing. Franz SCHNEEFLOCK |
| Austro Control GmbH | Ing. Christian SCHEIFLINGER als flugsicherungstechnischer Sachverständiger Ing. Andreas NEUBAUER (27.11.2003) Ing. Robert HORAK (27.11.2003) |
| Stadtgemeinde Schwechat | Vizebürgermeister Walter STEIGER |
| <u>Anwesende Parteien und sonstige Beteiligte:</u> | |
| Flughafen Wien Aktiengesellschaft: | Ing. Christian MOLLIK Peter MAYERHOFER Dipl.Ing. Thomas LAMPL Ing. Manfred HOBSIG Ing. Leopold KITZLER |
| VIE-Feuerwehr | BI Georg Limbeck OBI Walter Tuma |
| Vienna Airport Baumanagement GmbH | Ing. Konrad BUCHHOLZER Ing. Thomas MRAZ Ing. Erwin WALDHERR |
| Projektanten: | |
| IBBE- Itten Brechbühl Baumschlagler Eberle | Arch. Dipl.Ing. Peter RAAB Dipl.Ing. Otto HÖLLER Dipl.Ing. Konrad RAUTTER Dipl.Ing. Michael BARTH Dipl.Ing. Robert BLAHA Arch. Dipl.Ing. Gerhard DÜH Dipl.Ing. Bettina DÜH |
| Freudensprung Engineering | Ing. Josef DERKITS Dipl.Ing. Werner RIEGLER |
| Drees & Sommer | Dr. Dipl.Ing. Barbara KRAUS (27. und 28.11.2003) Dipl.-Ing. Christian SARI (28.11.2003) |
| Schriftführerin | Nicole JANISCH |

Nach Eröffnung der Verhandlung am 27.11.2003 um 08.30 Uhr und Feststellung der Anwesenden sowie ihrer Vertretungsbefugnis wird vom Verhandlungsleiter der Verhandlungsgegenstand dargelegt.

Von den Vertretern der Flughafen Wien AG und den Projektanten wird anhand der Einreichunterlagen das Vorhaben erläutert. Anschließend wird das Projekt diskutiert. Ein Ortsaugenschein wird von den Anwesenden für nicht erforderlich erachtet.

Um 16.30 Uhr wird die Verhandlung unterbrochen. Die Fortsetzung der Verhandlung erfolgt am 28.11.2003 um 08.00 Uhr.

Die Amtssachverständigen der Obersten Zivilluftfahrtbehörde und des Amtes der NÖ Landesregierung sowie die Vertreter der Austro Control GmbH (flugsicherungstechnischer Sachverständiger), des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und der NÖ-Landesstelle für Brandverhütung erstellen sodann gemeinsam folgenden

BEFUND

Die Flughafen Wien Aktiengesellschaft hat mit Schreiben vom 04.11.2003 samt Einreichunterlagen die Bewilligung gemäß § 78 LFG, BGBl. Nr. 253/1957 i.d.g.F., für die Errichtung des Projektes SKYLINK, Terminalerweiterung Nordost Teil 1, auf dem Flughafen Wien beantragt.

Gegenstand des Verfahrens sind:

- Sämtliche Gebäude und Bauwerke samt zugehöriger haustechnischer Ver- und Entsorgung einschließlich des baulichen und technischen Brandschutzes gemäß nachfolgendem Planverzeichnis.
- Brandschutz- und Fluchtwegekonzept
- Kälteverteilung
- Wärmeverteilung
- Aufzüge baulich
- Trafostationen (mit Ausnahme Station 26)
- feste Fluggastbrücken
- Shops, Gastro und Lounges baulich
- Zutrittskontrollsystem

Nicht Gegenstand sind:

- Sicherheitsbeleuchtung
- Fluchtwegorientierungsbeleuchtung
- Passagierleitsystem
- Kältezentrale
- Aufzüge maschinenbautechnisch
- Rolltreppen, Rollsteige
- Gepäckförderanlage
- Gepäcksortieranlage
- Röntgenanlagen/HBS-Anlage
- Trafostation 26
- Fassadenbefahranlage
- Andockführungssystem
- mobile Fluggastbrücken
- Innenausbau Shops, Gastro und Lounges
- Verkehrstechnik (Bodenmarkierungen, Verkehrszeichen)
- technische Ausstattung der Event-Fläche
- Flughafenumzäunung, Emergency-Zufahrt
- Vorfeldbeleuchtung
- Security-Konzept
- ÖBB Aufgang Mitte (siehe die ausgeschiedenen, einschlägigen Pläne)
- Brücke Verkehrsbauwerk zu Parkhaus 4 (siehe die ausgeschiedenen einschlägigen Pläne)

Vorgelegt wurden folgende Unterlagen:

| 1. ARCHITEKTENPLANUNG | | | | | | | |
|-----------------------|-------|-----|---------|------|---|------------|---------|
| NUMMER | | | | | BEZEICHNUNG | DATUM | MASSTAB |
| | | | | | VIE SKYLINK EINREICHUNG NOVEMBER 2003 | 04.11.2003 | |
| | | | | | ERGÄNZUNGSBLÄTTER | 27.11.2003 | |
| ER | G 115 | DD | 10.3.01 | 0001 | Situationsplan | 04.11.2003 | 1:1000 |
| ER | S 115 | S10 | 10.3.01 | 0301 | Terminal Ansicht Nord/Aufgang Ost+Mitte/MitteLS1/QS11 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | S 118 | S06 | 10.3.01 | 0302 | Pier Ansicht Nord F6/Aufgang Ost/Pier LS06/Terminal Ansicht Ost | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | S 118 | S13 | 10.3.01 | 0303 | Pier Ansicht Nord G6, LS06/QS13 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | S 118 | S06 | 10.3.01 | 0304 | Pier Ansicht Nord H6, LS06, Pier Ansicht Nord | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | S 115 | S07 | 10.3.01 | 0307 | Pier/Terminal Ansicht Süd, Terminal QS07/Transferkern | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | S 118 | S05 | 10.3.01 | 0310 | Pier Ansicht Süd G6/H6, Pier QS 05 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | S 118 | S08 | 10.3.01 | 0313 | Terminal LS 08, Terminal-Pier LS02 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G 115 | U2 | 10.3.01 | 1010 | Grundriss Ebene U2 ; Planfeld E6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G 115 | U2 | 10.3.01 | 1011 | Grundriss Ebene U2 ; Planfeld F6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G 115 | U1 | 10.3.01 | 1034 | Grundriss Ebene U1 ; Planfeld E6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G 115 | U1 | 10.3.01 | 1035 | Grundriss Ebene U1 ; Planfeld F6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G 118 | U1 | 10.3.01 | 1036 | Grundriss Ebene U1 ; Planfeld G6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G 115 | 00 | 10.3.01 | 1058 | Grundriss Ebene E0 ; Planfeld E6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G 115 | 00 | 10.3.01 | 1059 | Grundriss Ebene E0 ; Planfeld F6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G 118 | 00 | 10.3.01 | 1060 | Grundriss Ebene E0 ; Planfeld G6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G 118 | 00 | 10.3.01 | 1061 | Grundriss Ebene E0 ; Planfeld H6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G 115 | Z0 | 10.3.01 | 1072 | Grundriss Ebene Z0 ; Planfeld F6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G 118 | Z0 | 10.3.01 | 1073 | Grundriss Ebene Z0 ; Planfeld G6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G 118 | Z0 | 10.3.01 | 1074 | Grundriss Ebene Z0 ; Planfeld H6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G 115 | 01 | 10.3.01 | 1087 | Grundriss Ebene E1 ; Planfeld E6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G 115 | 01 | 10.3.01 | 1088 | Grundriss Ebene E1 ; Planfeld F6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G 118 | 01 | 10.3.01 | 1089 | Grundriss Ebene E1 ; Planfeld G6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G 118 | 01 | 10.3.01 | 1090 | Grundriss Ebene E1 ; Planfeld H6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G 115 | 02 | 10.3.01 | 1111 | Grundriss Ebene E2 ; Planfeld E6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G 115 | 02 | 10.3.01 | 1112 | Grundriss Ebene E2 ; Planfeld F6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G 118 | 02 | 10.3.01 | 1113 | Grundriss Ebene E2 ; Planfeld G6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G 118 | 02 | 10.3.01 | 1114 | Grundriss Ebene E2 ; Planfeld H6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G 115 | 03 | 10.3.01 | 1135 | Grundriss Ebene E3 ; Planfeld E6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G 115 | 03 | 10.3.01 | 1136 | Grundriss Ebene E3 ; Planfeld F6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G 118 | 03 | 10.3.01 | 1137 | Grundriss Ebene E3 ; Planfeld G6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G 118 | 03 | 10.3.01 | 1138 | Grundriss Ebene E3 ; Planfeld H6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G 115 | DG | 10.3.01 | 1159 | Grundriss Ebene E4 ; Planfeld E6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G 115 | DG | 10.3.01 | 1160 | Grundriss Ebene E4 ; Planfeld F6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G 118 | DG | 10.3.01 | 1161 | Grundriss Ebene E4 ; Planfeld G6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G 118 | DG | 10.3.01 | 1162 | Grundriss Ebene E4 ; Planfeld H6 | 04.11.2003 | 1:200 |

alle verfasst von AG Itten und Brechbuehl/Baumschlager – Eberle GmbH, 1300 Wien-Flughafen

Die Pläne Nr. ER G 116 U1 10.3.01 1026, ER G 116 U1 10.3.01 1027, ER G 116 00 10.3.01 1050, ER G 116 00 10.3.01 1051, ER G 116 01 10.3.01 1079 und ER G 116 01 10.3.01 1080 wurden ausgeschieden, da der darin dargestellte Bereich nicht Gegenstand der Verhandlung ist.

| 2. TRAGWERKSPLANUNG | | | | | | | |
|---------------------|-------|----|----------|------|---|------------|---------|
| NUMMER | | | | | BEZEICHNUNG | DATUM | MASSTAB |
| | | | | | Technischer Bericht Terminalerweiterung | | |
| | | | | | Technischer Bericht Verteilbauwerk Aufgang Mitte | | |
| | | | | | Technischer Bericht Verteilbauwerk Aufgang Ost | | |
| | | | | | Technischer Bericht Pierfinger | | |
| ER | D 115 | E1 | 10.03.02 | E001 | Terminal-Decke ü. E1, Stahlvordach-Details | 24.10.2003 | 50 |
| ER | D 115 | | 10.03.02 | E001 | Terminal, Details 1. Teil | 27.10.2003 | 25 |

| | | | | | | | | |
|----|----|-----|----|----------|------|---------------------------------|------------|-----|
| ER | G | 115 | E0 | 10.03.02 | E001 | Terminal-Decke ü. E0, Grundriss | 24.10.2003 | 200 |
| ER | G | 115 | E0 | 10.03.02 | E002 | Terminal-Decke ü. E0, Grundriss | 24.10.2003 | 200 |
| ER | G | 115 | E1 | 10.03.02 | E002 | Terminal-Decke ü. E1, Grundriss | 24.10.2003 | 200 |
| ER | G | 115 | E1 | 10.03.02 | E001 | Terminal-Decke ü. E1, Grundriss | 24.10.2003 | 200 |
| ER | G | 115 | E2 | 10.03.02 | E002 | Terminal-Decke ü. E2, Grundriss | 24.10.2003 | 200 |
| ER | G | 115 | E2 | 10.03.02 | E001 | Terminal-Decke ü. E2, Grundriss | 23.10.2003 | 200 |
| ER | G | 115 | E3 | 10.03.02 | E001 | Terminal-Decke ü. E3, Grundriss | 23.10.2003 | 200 |
| ER | G | 115 | E3 | 10.03.02 | E002 | Terminal-Decke ü. E3, Grundriss | 23.10.2003 | 200 |
| ER | G | 115 | E4 | 10.03.02 | E001 | Terminal-Decke ü. E4, Grundriss | 23.10.2003 | 200 |
| ER | G | 115 | U1 | 10.03.02 | E001 | Terminal-Decke ü. U1, Grundriss | 23.10.2003 | 200 |
| ER | G | 115 | U1 | 10.03.02 | E002 | Terminal-Decke ü. U1, Grundriss | 22.10.2003 | 200 |
| ER | G | 115 | U2 | 10.03.02 | E001 | Terminal-Fundierung, Grundriss | 22.10.2003 | 200 |
| ER | S | 115 | 02 | 10.03.02 | E001 | Terminal, Schnitt 2 und 6 | 22.10.2003 | 200 |
| ER | S | 115 | 03 | 10.03.02 | E001 | Terminal, Schnitt 3 und 4 | 22.10.2003 | 100 |
| ER | S | 115 | 04 | 10.03.02 | E001 | Terminal, Schnitt 5 | 22.10.2003 | 200 |
| ER | SP | 118 | FU | 10.03.02 | 0001 | Pier Süd-Fundamente, Teil 1 | 28.10.2003 | 100 |
| ER | SP | 118 | FU | 10.03.02 | 0002 | Pier Süd-Fundamente, Teil 0 | 28.10.2003 | 100 |
| ER | SP | 118 | U1 | 10.03.02 | 0001 | Pier Süd-Decke über U1 | 28.10.2003 | 100 |
| ER | SP | 118 | E0 | 10.03.02 | 0001 | Pier Süd-Decke über E0, Teil 1 | 27.10.2003 | 100 |
| ER | SP | 118 | E0 | 10.03.02 | 0002 | Pier Süd-Decke über E0, Teil 0 | 27.10.2003 | 100 |
| ER | SP | 118 | Z0 | 10.03.02 | 0001 | Pier Süd-Decke über Z0, Teil 1 | 29.10.2003 | 100 |
| ER | SP | 118 | Z0 | 10.03.02 | 0002 | Pier Süd-Decke über Z0, Teil 2 | 29.10.2003 | 100 |
| ER | SP | 118 | Z0 | 10.03.02 | 0003 | Pier Süd-Decke über Z0, Teil 0 | 28.10.2003 | 100 |
| ER | SP | 118 | E1 | 10.03.02 | 0001 | Pier Süd-Decke über E1, Teil 1 | 28.10.2003 | 100 |
| ER | SP | 118 | E1 | 10.03.02 | 0002 | Pier Süd-Decke über E1, Teil 0 | 28.10.2003 | 100 |
| ER | SP | 118 | E2 | 10.03.02 | 0001 | Pier Süd-Decke über E2, Teil 1 | 28.10.2003 | 100 |
| ER | SP | 118 | E2 | 10.03.02 | 0002 | Pier Süd-Decke über E2, Teil 0 | 27.10.2003 | 100 |
| ER | SP | 118 | E3 | 10.03.02 | 0001 | Pier Süd-Decke über E3, Teil 1 | 28.10.2003 | 100 |
| ER | SP | 118 | E3 | 10.03.02 | 0002 | Pier Süd-Decke über E3, Teil 0 | 28.10.2003 | 100 |

alle verfasst von Ingenieurbüro A. Pauser & Thumberger – Kressmeier Ziviltechnikergesellschaft für BauwesengmbH, 1130 Wien

3. HAUSTECHNIKPLANUNG Heizung-Klima-Lüftung

| NUMMER | | | | | | BEZEICHNUNG | DATUM | MASSTAB |
|--------|---|-----|----|---------|------|--|------------|---------|
| | | | | | | Technische Beschreibung zur Einreichung | 27.11.2003 | |
| ER | G | 115 | U2 | 10.3.03 | 3010 | Grundriss Ebene U2 ; Planfeld E6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 115 | U2 | 10.3.03 | 3011 | Grundriss Ebene U2 ; Planfeld F6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 116 | U1 | 10.3.03 | 3027 | Grundriss Ebene U1 ; Planfeld F5 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 115 | U1 | 10.3.03 | 3034 | Grundriss Ebene U1 ; Planfeld E6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 115 | U1 | 10.3.03 | 3035 | Grundriss Ebene U1 ; Planfeld F6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 118 | U1 | 10.3.03 | 3036 | Grundriss Ebene U1 ; Planfeld G6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 115 | 00 | 10.3.03 | 3058 | Grundriss Ebene E0 ; Planfeld E6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 115 | 00 | 10.3.03 | 3059 | Grundriss Ebene E0 ; Planfeld F6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 118 | 00 | 10.3.03 | 3060 | Grundriss Ebene E0 ; Planfeld G6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 118 | 00 | 10.3.03 | 3061 | Grundriss Ebene E0 ; Planfeld H6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 115 | Z0 | 10.3.03 | 3072 | Grundriss Ebene Z0 ; Planfeld F6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 118 | Z0 | 10.3.03 | 3073 | Grundriss Ebene Z0 ; Planfeld G6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 118 | Z0 | 10.3.03 | 3074 | Grundriss Ebene Z0 ; Planfeld H6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 115 | 01 | 10.3.03 | 3087 | Grundriss Ebene E1 ; Planfeld E6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 115 | 01 | 10.3.03 | 3088 | Grundriss Ebene E1 ; Planfeld F6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 118 | 01 | 10.3.03 | 3089 | Grundriss Ebene E1 ; Planfeld G6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 118 | 01 | 10.3.03 | 3090 | Grundriss Ebene E1 ; Planfeld H6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 115 | 02 | 10.3.03 | 3111 | Grundriss Ebene E2 ; Planfeld E6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 115 | 02 | 10.3.03 | 3112 | Grundriss Ebene E2 ; Planfeld F6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 118 | 02 | 10.3.03 | 3113 | Grundriss Ebene E2 ; Planfeld G6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 118 | 02 | 10.3.03 | 3114 | Grundriss Ebene E2 ; Planfeld H6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 115 | 03 | 10.3.03 | 3135 | Grundriss Ebene E3 ; Planfeld E6 | 27.11.2003 | 1:200 |

| | | | | | | | | |
|----|---|------|----|---------|------|--|------------|-------|
| ER | G | 115 | 03 | 10.3.03 | 3136 | Grundriss Ebene E3 ; Planfeld F6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 118 | 03 | 10.3.03 | 3137 | Grundriss Ebene E3 ; Planfeld G6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 118 | 03 | 10.3.03 | 3138 | Grundriss Ebene E3 ; Planfeld H6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 115 | DG | 10.3.03 | 3159 | Grundriss Ebene E4 ; Planfeld E6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 115 | DG | 10.3.03 | 3160 | Grundriss Ebene E4 ; Planfeld F6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 118 | DG | 10.3.03 | 3161 | Grundriss Ebene E4 ; Planfeld G6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 118 | DG | 10.3.03 | 3162 | Grundriss Ebene E4 ; Planfeld H6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | X | 115 | | 10.3.03 | 3507 | Verteilschema Kälte Terminal | 04.11.2003 | |
| ER | X | 118 | | 10.3.03 | 3508 | Verteilschema Kälte Pier | 04.11.2003 | |
| ER | X | 115 | | 10.3.03 | 3509 | Verteilschema Heizung Terminal | 04.11.2003 | |
| ER | X | 118 | | 10.3.03 | 3510 | Verteilschema Heizung Pier | 04.11.2003 | |
| ER | X | 115 | | 10.3.03 | 3511 | Schema Lüftungsmodulanlage | 04.11.2003 | |
| ER | X | 118 | | 10.3.03 | 3512 | Schema Lüftungsmodulanlage | 04.11.2003 | |
| ER | X | 115 | | 10.3.03 | 3513 | Schema Abluftanlage | 04.11.2003 | |
| ER | X | 118 | | 10.3.03 | 3514 | Schema Abluftanlage | 04.11.2003 | |
| ER | G | 1705 | | 10.3.03 | 3515 | Übersichtsplan Infrastruktur Medienver- und Entsorgung | 27.11.2003 | |
| ER | X | 115 | | 10.3.03 | 3516 | Druckbelüftung Auffangräume Terminal | 27.11.2003 | |

3.1. HAUSTECHNIKPLANUNG TGA-Brandschutz

| NUMMER | | | | | | BEZEICHNUNG | DATUM | MASSTAB |
|--------|---|-----|----|---------|------|---|------------|---------|
| ER | G | 115 | U2 | 10.3.03 | 3210 | Grundriss Ebene U2 ; Planfeld E6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 115 | U2 | 10.3.03 | 3211 | Grundriss Ebene U2 ; Planfeld F6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 116 | U1 | 10.3.03 | 3227 | Grundriss Ebene U1 ; Planfeld F5 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 115 | U1 | 10.3.03 | 3234 | Grundriss Ebene U1 ; Planfeld E6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 115 | U1 | 10.3.03 | 3235 | Grundriss Ebene U1 ; Planfeld F6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 118 | U1 | 10.3.03 | 3236 | Grundriss Ebene U1 ; Planfeld G6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 115 | 00 | 10.3.03 | 3258 | Grundriss Ebene E0 ; Planfeld E6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 115 | 00 | 10.3.03 | 3259 | Grundriss Ebene E0 ; Planfeld F6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 118 | 00 | 10.3.03 | 3260 | Grundriss Ebene E0 ; Planfeld G6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 118 | 00 | 10.3.03 | 3261 | Grundriss Ebene E0 ; Planfeld H6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 115 | Z0 | 10.3.03 | 3272 | Grundriss Ebene Z0 ; Planfeld F6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 118 | Z0 | 10.3.03 | 3273 | Grundriss Ebene Z0 ; Planfeld G6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 118 | Z0 | 10.3.03 | 3274 | Grundriss Ebene Z0 ; Planfeld H6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 115 | 01 | 10.3.03 | 3287 | Grundriss Ebene E1 ; Planfeld E6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 115 | 01 | 10.3.03 | 3288 | Grundriss Ebene E1 ; Planfeld F6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 118 | 01 | 10.3.03 | 3289 | Grundriss Ebene E1 ; Planfeld G6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 118 | 01 | 10.3.03 | 3290 | Grundriss Ebene E1 ; Planfeld H6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 115 | 02 | 10.3.03 | 3311 | Grundriss Ebene E2 ; Planfeld E6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 115 | 02 | 10.3.03 | 3312 | Grundriss Ebene E2 ; Planfeld F6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 118 | 02 | 10.3.03 | 3313 | Grundriss Ebene E2 ; Planfeld G6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 118 | 02 | 10.3.03 | 3314 | Grundriss Ebene E2 ; Planfeld H6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 115 | 03 | 10.3.03 | 3335 | Grundriss Ebene E3 ; Planfeld E6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 115 | 03 | 10.3.03 | 3336 | Grundriss Ebene E3 ; Planfeld F6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 118 | 03 | 10.3.03 | 3337 | Grundriss Ebene E3 ; Planfeld G6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 118 | 03 | 10.3.03 | 3338 | Grundriss Ebene E3 ; Planfeld H6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 115 | DG | 10.3.03 | 3359 | Grundriss Ebene E4 ; Planfeld E6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 115 | DG | 10.3.03 | 3360 | Grundriss Ebene E4 ; Planfeld F6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 118 | DG | 10.3.03 | 3361 | Grundriss Ebene E4 ; Planfeld G6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 118 | DG | 10.3.03 | 3362 | Grundriss Ebene E4 ; Planfeld H6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | X | 115 | | 10.3.03 | 3501 | Strangschema Brandrauchentlüftung Terminal | 27.11.2003 | |
| ER | X | 118 | | 10.3.03 | 3502 | Strangschema Brandrauchentlüftung Pier | 27.11.2003 | |
| ER | X | 115 | | 10.3.03 | 3503 | Prinzipschema Druckbelüftung Feuerwehraufzug Terminal | 04.11.2003 | |
| ER | X | 118 | | 10.3.03 | 3504 | Prinzipschema Druckbelüftung Feuerwehraufzug Pier | 04.11.2003 | |
| ER | X | 115 | | 10.3.03 | 3505 | Prinzipschema Druckbelüftung Fluchtgänge Terminal | 04.11.2003 | |
| ER | X | 118 | | 10.3.03 | 3506 | Prinzipschema Druckbelüftung Auffangräume Pier | 27.11.2003 | |
| ER | S | 115 | | 10.3.03 | 4502 | Schnitt Brandabschottung Elektrostelgschacht Terminal | 04.11.2003 | 1:100 |

| ER | S | 118 | 10.3.03 | 4503 | Schnitt Brandabschottung Elektrosteigschacht Pier | 04.11.2003 | 1:100 |
|--|---|-----|---------|---------|---|------------|---------|
| Die Pläne Nr. ER G 116 U1 10.3.03 3226, ER G 116 00 10.3.03 3250 wurden ausgeschieden, da der darin dargestellte Bereich nicht Gegenstand der Verhandlung ist. | | | | | | | |
| 3.2. HAUSTECHNIKPLANUNG Zutrittskontrollanlage | | | | | | | |
| NUMMER | | | | | BEZEICHNUNG | DATUM | MASSTAB |
| | | | | | Technische Beschreibung zur Einreichung Zutrittskontrollanlage | 04.11.2003 | |
| ER | G | 115 | U2 | 10.3.03 | 4200 Grundriss Ebene U2 ; Planfeld Y1 | 04.11.2003 | 1:500 |
| ER | G | 115 | U1 | 10.3.03 | 4201 Grundriss Ebene U1 ; Planfeld Y1 | 04.11.2003 | 1:500 |
| ER | G | 118 | U1 | 10.3.03 | 4202 Grundriss Ebene U1 ; Planfeld Z1 | 04.11.2003 | 1:500 |
| ER | G | 115 | 00 | 10.3.03 | 4203 Grundriss Ebene E0 ; Planfeld Y1 | 04.11.2003 | 1:500 |
| ER | G | 118 | 00 | 10.3.03 | 4204 Grundriss Ebene E0 ; Planfeld Z1 | 04.11.2003 | 1:500 |
| ER | G | 118 | Z0 | 10.3.03 | 4205 Grundriss Ebene Z0 ; Planfeld Z1 | 04.11.2003 | 1:500 |
| ER | G | 115 | 01 | 10.3.03 | 4206 Grundriss Ebene E1 ; Planfeld Y1 | 04.11.2003 | 1:500 |
| ER | G | 118 | 01 | 10.3.03 | 4207 Grundriss Ebene E1 ; Planfeld Z1 | 04.11.2003 | 1:500 |
| ER | G | 115 | 02 | 10.3.03 | 4208 Grundriss Ebene E2 ; Planfeld Y1 | 04.11.2003 | 1:500 |
| ER | G | 118 | 02 | 10.3.03 | 4209 Grundriss Ebene E2 ; Planfeld Z1 | 04.11.2003 | 1:500 |
| ER | G | 115 | 03 | 10.3.03 | 4210 Grundriss Ebene E3 ; Planfeld Y1 | 04.11.2003 | 1:500 |
| ER | G | 118 | 03 | 10.3.03 | 4211 Grundriss Ebene E3 ; Planfeld Z1 | 04.11.2003 | 1:500 |
| ER | G | 115 | DG | 10.3.03 | 4212 Grundriss Ebene E4 ; Planfeld Y1 | 04.11.2003 | 1:500 |
| ER | G | 118 | DG | 10.3.03 | 4213 Grundriss Ebene E4 ; Planfeld Z1 | 04.11.2003 | 1:500 |
| 3.3. HAUSTECHNIKPLANUNG Trafostationen | | | | | | | |
| NUMMER | | | | | BEZEICHNUNG | DATUM | MASSTAB |
| | | | | | Technische Beschreibung zur Einreichung der Trafostationen | 27.11.2003 | |
| ER | G | 115 | U1 | 10.3.03 | 4601 Grundriss Ebene U1 Trafostation 5 | 27.11.2003 | 1:100 |
| ER | G | 115 | U2 | 10.3.03 | 4602 Grundriss Ebene U2 Trafostation 8 | 27.11.2003 | 1:100 |
| ER | G | 118 | U1 | 10.3.03 | 4603 Grundriss Ebene U1 Trafostation 25 | 04.11.2003 | 1:100 |
| ER | G | 115 | E0 | 10.3.03 | 4604 Grundriss Ebene E0 Trafostation 26 | 04.11.2003 | 1:100 |
| ER | X | 115 | | 10.3.03 | 4504 Schema Trafostation 5 | 04.11.2003 | |
| ER | X | 115 | | 10.3.03 | 4505 Schema Trafostation 8 | 04.11.2003 | |
| ER | X | 118 | | 10.3.03 | 4506 Schema Trafostation 25 | 04.11.2003 | |
| ER | X | 115 | | 10.3.03 | 4507 Schema Trafostation 26 | 04.11.2003 | |
| ER | X | 115 | | 10.3.03 | 4508 Prinzipschema 20 kV Übersicht Bestand April 2003 | 27.11.2003 | |
| ER | X | 115 | | 10.3.03 | 4509 Prinzipschema 20 kV Netzübersicht Endausbau 2008 | 27.11.2003 | |
| ER | X | 115 | | 10.3.03 | 4510 Einlinienschema Hochspannungsverkabelung Endausbau 2008 | 27.11.2003 | |
| ER | G | 102 | U2 | 10.3.03 | 4600A Grundrissebene U1, U2 Hochspannungsverkabelung Stand 2003 | 27.11.2003 | |
| ER | G | 102 | U2 | 10.3.03 | 4600B Grundrissebene U1, U2 Hochspannungsverkabelung Stand 2008 | 27.11.2003 | |
| | | | | | Ergänzungsblatt Trafostation 8 | 27.11.2003 | 1:200 |
| 3.4. HAUSTECHNIKPLANUNG Sprinklerbereiche | | | | | | | |
| NUMMER | | | | | BEZEICHNUNG | DATUM | MASSTAB |
| ER | G | 115 | U1 | 10.3.03 | 5201 Grundriss Ebene U1 ; Planfeld Y1 | 27.11.2003 | 1:500 |
| ER | G | 115 | 00 | 10.3.03 | 5203 Grundriss Ebene E0 ; Planfeld Y1 | 27.11.2003 | 1:500 |
| ER | G | 118 | 00 | 10.3.03 | 5204 Grundriss Ebene E0 ; Planfeld Z1 | 27.11.2003 | 1:500 |
| ER | G | 115 | 01 | 10.3.03 | 5206 Grundriss Ebene E1 ; Planfeld Y1 | 27.11.2003 | 1:500 |
| ER | G | 118 | 01 | 10.3.03 | 5207 Grundriss Ebene E1 ; Planfeld Z1 | 04.11.2003 | 1:500 |
| ER | G | 115 | 02 | 10.3.03 | 5208 Grundriss Ebene E2 ; Planfeld Y1 | 27.11.2003 | 1:500 |
| ER | G | 118 | 02 | 10.3.03 | 5209 Grundriss Ebene E2 ; Planfeld Z1 | 04.11.2003 | 1:500 |
| ER | G | 115 | 03 | 10.3.03 | 5210 Grundriss Ebene E3 ; Planfeld Y1 | 27.11.2003 | 1:500 |
| ER | G | 118 | 03 | 10.3.03 | 5211 Grundriss Ebene E3 ; Planfeld Z1 | 04.11.2003 | 1:500 |
| ER | X | 115 | | 10.3.03 | 5501 Verteilschema Sprinkler Terminal | 04.11.2003 | |
| ER | X | 118 | | 10.3.03 | 5502 Verteilschema Sprinkler Pier | 04.11.2003 | |

| 4. BRANDSCHUTZPLANUNG - BRANDSCHUTZKONZEPT | | | | | | | | |
|--|---|-----|----|---------|--------------------------------------|------------|---------|--|
| NUMMER | | | | | BEZEICHNUNG | DATUM | MASSTAB | |
| | | | | | Brandschutzkonzept | 04.11.2003 | | |
| ER | G | 115 | E0 | 10.3.05 | 84 FW-Aufstellflächen FW-Zugänge | 04.11.2003 | 1:500 | |
| ER | G | 118 | E0 | 10.3.05 | 85 FW-Aufstellflächen FW-Zugänge | 04.11.2003 | 1:500 | |
| ER | G | 115 | U1 | 10.3.05 | 86 FW-Aufstellflächen FW-Zugänge | 04.11.2003 | 1:500 | |
| ER | G | 115 | U2 | 10.3.05 | 87 FW-Aufstellflächen FW-Zugänge | 04.11.2003 | 1:500 | |
| ER | G | 115 | U2 | 10.3.05 | 90 Grundriss Ebene U2 ; Planfeld Y1 | 04.11.2003 | 1:500 | |
| ER | G | 115 | U1 | 10.3.05 | 91 Grundriss Ebene U1 ; Planfeld Y1 | 04.11.2003 | 1:500 | |
| ER | G | 115 | E0 | 10.3.05 | 92 Grundriss Ebene E0 ; Planfeld Y1 | 04.11.2003 | 1:500 | |
| ER | G | 118 | E0 | 10.3.05 | 93 Grundriss Ebene E0 ; Planfeld Z1 | 04.11.2003 | 1:500 | |
| ER | G | 118 | Z0 | 10.3.05 | 94 Grundriss Ebene Z0 ; Planfeld Z1 | 04.11.2003 | 1:500 | |
| ER | G | 115 | E1 | 10.3.05 | 95 Grundriss Ebene E1 ; Planfeld Y1 | 04.11.2003 | 1:500 | |
| ER | G | 118 | E1 | 10.3.05 | 96 Grundriss Ebene E1 ; Planfeld Z1 | 04.11.2003 | 1:500 | |
| ER | G | 115 | E2 | 10.3.05 | 97 Grundriss Ebene E2 ; Planfeld Y1 | 04.11.2003 | 1:500 | |
| ER | G | 118 | E2 | 10.3.05 | 98 Grundriss Ebene E2 ; Planfeld Z1 | 04.11.2003 | 1:500 | |
| ER | G | 115 | E3 | 10.3.05 | 99 Grundriss Ebene E3 ; Planfeld Y1 | 04.11.2003 | 1:500 | |
| ER | G | 118 | E3 | 10.3.05 | 100 Grundriss Ebene E3 ; Planfeld Z1 | 04.11.2003 | 1:500 | |
| ER | G | 115 | E4 | 10.3.05 | 101 Grundriss Ebene E4 ; Planfeld Y1 | 04.11.2003 | 1:500 | |
| ER | G | 118 | E4 | 10.3.05 | 102 Grundriss Ebene E4 ; Planfeld Z1 | 04.11.2003 | 1:500 | |

alle verfasst von Mag. Arch. Dr. Ing. Gerhard Döh, Staatlich befugter und beeideter Ziviltechniker, 1010 Wien

Allgemeine Beschreibung

Die Flughafen Wien AG beabsichtigt, das bestehende Fluggastabfertigungsgebäude zu erweitern, um einen dem internationalen Standard und der Nachfrage entsprechenden Passagierkomfort und kurze Umsteigezeiten bieten zu können.

Der Planung ist entsprechend dem IATA ADRM (Airport Development Reference Manual) der Level of Service „C“ zugrunde gelegt.

Weitere Designparameter sind:

| | |
|-----------------------------------|---------------------------------|
| Spitzenstunde gesamt: | 3920 PAX |
| Ankunftsspitze | 2625 PAX |
| Abflugspitze | 2740 PAX |
| Gepäcksortierung | 3200 Gepäckstücke |
| Gesamtkapazität | 14 Mio. PAX pro Jahr |
| Anzahl Gepäckrückgabebänder | 10 Stk. |
| Maximale Anzahl Check-In Schalter | 96 mit Anschluss an die GFA |
| Anzahl Piergates | 17 maximal (1Kat. E, 16 Kat. C) |
| Anzahl Busgates | 17 |

Der Kapazitätsauslegung des Projektes VIE-Skylink gemeinsam mit den bestehenden Terminalgebäuden liegt innerhalb der bestehenden Kapazität des Pistensystems (11/29, 16/34). Durch diese Maßnahme wird keine Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen hervorgerufen.

Darüber hinaus liegt ein Bescheid des Amtes der NÖ Landesregierung vom 21. August 2001, Kennzeichen RU4-U-084/004, vor, im welchem bestätigt wird, dass das gegenständliche Vorhaben nicht den Bestimmungen des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 unterliegt und daher keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist. Dieser Bescheid wurde zum Akt genommen.

Terminal und Verkehrsbauwerk

Das Terminalgebäude ist in seiner mittleren Abmessung 270 m lang, 60 m tief und hat eine Traufenhöhe von ca. 21 m. Es ist fast vollständig unterkellert. Landseitig vorgelagert ist das 34 m tiefe Verkehrsbauwerk mit einer Länge von ca. 400 m. Auf der Ebene E0 dient es als Vorfahrt für den öffentlichen Verkehr ankommender Passagiere, in der Ebene E1 - Abfliegender.

Das Terminalgebäude schiebt sich im Erdgeschoss unter das Verkehrsbauwerk, ist in den Ebene E1 landseitig eingerückt und in den darüber liegenden Ebenen E2 und E3 land- und luftseitig abgesetzt. Der landseitige Luftraum bildet die 19m hohe Ankunftshalle, der luftseitige die Abflughalle mit einer Höhe von 13 m. Im Schwerpunkt des Gebäudes sind die der Erschließung, Versorgung und Entfluchtung dienenden Kerne positioniert. Die Vertikalerschließung für die Passagiere, über Rolltreppen mit begleitenden Treppen, ist an zwei Stellen in dieser Schicht positioniert. Der, dieser Schicht landseitig vorgelagerte Verkehrsweg, erschließt die Nutzflächen. Ein leicht gewölbtes Dach aus Aluminium schließt das Gebäude nach oben ab. Unter diesem Dach liegt die Haustechnikzentrale und der Zugang zur Dachterrasse.

Pier Süd

Der neue Pier – 460 m lang und 33 m breit – ist nur im Bereich der Pierwurzel und in der Mitte unterkellert. In der Ebene E0 ist er durch die Betriebsstrasse vom Terminal getrennt. Diese Ebene ist von den darüber liegenden, von den Passagieren frequentierten Geschossen durch eine massive Decke getrennt. Die Ebenen E1 bis E3 sind miteinander durch teils großräumige Lufträume verbunden. Das von der Fassade eingerückte Dach ist als nach außen geneigtes Blechdach ausgebildet.

Verteilerbauwerk

Der Anschluss an den erweiterten Bahnhof der ÖBB erfolgt über das sogenannte Verteilerbauwerk. Das Verteilerbauwerk besteht im Wesentlichen aus den Verteilerhallen und Aufgängen Ost und Mitte. Aus der Ankunftshalle führt eine Rampe Richtung Nord-Ost in die Verteilerhalle Ost und von dort führen Rolltreppen hinunter zum Bahnhof. Der darüber liegende Ausgang Ost führt auf Ebene E0 und E1 (Verkehrsbauwerk). In der Mitte des zukünftig fernbahntauglichen Bahnhofs entsteht ebenfalls eine Verteilerebene (Ebene U1) und im Erdgeschoss eine Gebäude (Ausgang auf Ebene E0). Langfristig ist geplant dass analog dem Ostausgang ein Link in der Ebene U1 zum Terminal entsteht. Die Verteilerebene Mitte schließt im Norden an den Korridor in Ebene U1 des Straßensystems Zentrum an. Damit entsteht nach Umbau Terminal 2 eine witterungsgeschützte Verteilerebene von der Office Stadt in den Terminalbereich.

Funktionale Beschreibung

U1 Terminal

Landseitig befinden sich die Fluchttreppenhäuser mit den Fluchtausgängen. Zwischen den Fluchtstiegenhäusern sind Technikräume und Nebenräume geplant. Südlich der Kernschicht befindet sich im Anschluss an den Medienkollektor der Frühgepäcksspeicher, die dritte Stufe HBS, der Gepäcksanschluss aus dem Airportexpress, die Anbindung der Gepäcksortierung an den Bestand und die Sortereinspeisung. In Abständen von ca. 90 bzw. 150 m sind drei Feuerwehrezugänge geplant. Am westlichen und nördlichen Ende des Terminal ist die direkte Anbindung an den erweiterten Bahnhof geplant.

U1 Pier

Das Piergebäude ist nur an der Pierwurzel und in der Mitte unterkellert. In der Pierwurzel befinden sich die Anbindung an die in Ebene E0 geplanten Sortierziele, Technikräume und Sprinklerbecken. In der Piermitte ist im Untergeschoss die Trafostation 25.

E0 Terminal Ankunftsebene

Unter dem Verkehrsbauwerk ist der landseitige Verkehr über Bus- und Taxispuren sowie der Individualverkehr mit Kurzparkmöglichkeiten organisiert. Zwischen den großräumigen Retail- und Gastronomieflächen, Technikräumen und Aufenthaltsbereichen sind die Ausgänge aus der Ankunftshalle sowie die Fluchtausgänge aus der Ebene U1 geplant. Im Anschluss an diese Schicht befindet sich die 3.400 m² große und 19 m hohe Ankunftshalle. Im Bereich der Kerne befinden sich der Ausgang durch den Zoll sowie Retailflächen und Büros. An diese sogenannte Zollschiicht schließt die Gepächrückgabehalle mit dem davon räumlich getrennten

Beladerraum der Gepäckrückgabebänder an. Der Beladerraum ist mit Ein- und Ausfahrten auf das Vorfeld geöffnet. Die Gepäckrückgabehalle wird an den geplanten Pier Süd mittels Rolltreppen, Treppen und Aufzügen angeschlossen und im Zuge Umbau Bestand werden die bestehenden Piers Ost und West ebenfalls einen Zugang zur Gepäckrückgabe erhalten. Am nordöstlichen Ende des Terminalgebäudes befindet sich die Transferabladestelle sowie die Anlieferung.

E0 Pier

In der Ebene E0 befindet sich die Gepäcksortierung mit 16 Sortier-Rundläufe sowie die Anbindung an die Ebene U1 im Bereich der Pierwurzel. Am Ende der Gepäcksortierung sind außen unter Vordächern die Transferabladestellen geplant. Daran angeschlossen ist die 4,5 m hohe und ca. 2500 m² große Fahrzeugeinstellhalle. Im Anschluss an die Pierwurzel befinden sich Technik- und die den jeweiligen Funktionen zugeordneten Nebenräume. Im Bereich der Pierwurzel ist die Schengen und die Non Schengen Busankunft geplant. Die Treppen der festen Fluggastbrücken, die sich im Abstand von 45,0 m nördlich und südlich des Pier befinden, dienen als Zugang zu Bushaltestellen. Zwischen Pier und Treppenhäusern ist die 12 m breite Betriebsstrasse geplant. Dem Pier beidseitig vorgelagert sind überdachte und nicht überdachte Manipulationsflächen für die Gepäcksortierung und dem Vorfeld zugeordnete Bedienflächen geplant. Zwischen diesen Manipulationsflächen und dem Pier sind die außenliegenden Fluchtreppen aus Z0 angeordnet. Im Bereich der Pierwurzel befindet sich die 4,5 m hohe Betriebsdurchfahrt.

Z0 Pier

Dort befinden sich Betriebsräume für die Gepäckmanipulation und andere Flughafendienste. Erreichbar sind diese Räume sowohl aus Ebene E1 als auch aus Ebene E0 über die nördlichen und an drei Positionen südlichen Treppenhäuser. Ebenso sind die WC's für die Schengen Passagiere geplant. Die Treppenhäuser führen über ca. 50 m² große Sammelräume mit außenliegenden witterungsgeschützten Treppen auf das Vorfeldniveau.

E1 Terminal Abflugebene

Dem Gebäude auf der nördlichen Seite vorgelagert befindet sich die ca. 34 m tiefe Vorfahrt mit Kurzparkplätzen. Entlang der Fassade ist ein ca. 6 m breiter überdachter Gehsteig geplant. Über die in diesem Geschoss 5 m tiefen Fassaden gelangt man durch fünf Windfänge und Brücken, die sich durch die landseitige Halle spannen, in den Check In Bereich. Jede der sechs geplanten Check In Inseln verfügt über eine Gepäckbandverbindung nach Ebene E0 bzw. Ebene U1. Die Niveauunterschiede zwischen Terminal 2 und 3 (Skylink) werden mit Rampen überwunden. Zwischen diesen Rampen ist ein Airline Ticket Schalter geplant. Im Anschluss an den Check In Bereich ist die zentrale Sicherheitskontrolle für Schengen- und Nicht Schengen Passagiere, sowie der luftseitige Schengen Retail- und Gastrobereich geplant.

E1 Pier Abflugebene Schengen

In dieser Ebene finden sich hauptsächlich Wartebereiche für die Schengen Passagiere sowie Zugänge über die Fluggastbrücken zu den Bushaltestellen und den Flugzeugen. Den festgelegten Brandabschnitten entsprechend, strukturiert sich der Pier in nahezu drei gleiche Abschnitte. An den Orten, an denen sich in der Ebene 2 Behördeninseln befinden, sind in der Ebene 1 Gastronomie- und Retailbereiche geplant. Barrierefreie WC Anlagen für Schengen Passagiere befinden sich auf der gleichen Ebene, weitere Toiletten sind im Z0 angeordnet. In den Kernen, die nicht der Vertikalerschließung und Entfluchtung dienen, befinden sich Technik- und Nebenräume.

E2 Terminal

An der Schnittstelle zum Bestand befindet sich eine ca. 850 m² große, teils zweigeschossige Veranstaltungshalle. Daran angelagert sind Büroräume für diverse Flughafendienste. Diese gliedern sich in Verkehrswege, Nebenräume (z.B. Sozialräume, EDV- und Kopierräume, Garderoben), Besprechungsräume und Büros. Angelagert an den östlichen Erschließungskern ist die zentrale Passkontrolle für die Nicht Schengen abfliegenden Passagiere. Im Anschlussbereich an den Pier finden sich Lounges für Schengen und Non Schengen Passagiere. Diese Räume sind aus E1 und E3

unabhängig voneinander begehbar. Natürlich verfügen auch die Lounges über entsprechende Nebenräume.

E2 Pier Schengen, Non Schengen Ankunftsebene

Die grundsätzliche Strukturierung (drei Abschnitte) setzt sich auch in der Ebene E2 fort. Diese Abschnitte sind gegliedert durch Behördeninseln mit Passkontrollen für Non Schengen ankommende und transferierende Passagiere und Sicherheitskontrollen für die Schengen abfliegenden Passagiere. Zwischen den Kernen befinden sich die Ankunftsrolltreppen und Transferrolltreppen. In Längsrichtung gliedern sich diese Bereiche wie folgt: zwischen den Kernen und den Lufträumen zur Fassade befinden sich die Schengen Ankunftskorridore. An den Innenseiten der Kernschichten befinden sich die Non Schengen Ankunftskorridore. Jeder Behördeninsel zugeordnet sind WC Anlagen und an der Fassade situierte Büro- und Aufenthaltsräume für Zoll- und Sicherheitspersonal. An der Pierwurzel ist die Vertikalverbindung in die Gepäckrückgabehalle Ebene E0 geplant.

E3 Terminal

Am westlichen Ende des Terminals sind wie in der Ebene 2 strukturierte Büroflächen vorgesehen. Im Anschluss an diese befinden sich die Übernachtungsräume für Non Schengen Passagiere, eine Sicherheitskontrolle für Transferpassagiere vom und zum Bestand und Gastronomie- und Retailflächen. Der Korridor entlang der landseitigen Halle wird in Zukunft der Transferverbindung zwischen Pier Ost und Süd dienen. Diese Verbindung wird oberhalb der Veranstaltungsfläche zu einem, an den Bestand angebundenen, Treppenhaus geführt. Dieses ist neben der Nutzung durch Passagiere auch betrieblich notwendig.

E3 Pier Non Schengen Abflugebene

Die Struktur der anderen Ebenen findet sich auch in dieser wieder, genutzt wird sie von Non Schengen Passagieren. So befinden sich hier Non Schengen Wartebereiche mit zugeordneten Gastronomie- und Retailflächen. Zwischen den Kernen liegen die nach E1 führenden Abflugrolltreppen und die entsprechenden Transferrolltreppen aus E2. In den nicht mit Treppen belegten Kernen befinden sich auch hier Neben- und Technikräume.

E4 Terminal

In dieser Ebene befinden sich hauptsächlich Technikzentralen. Im Anschluss an den Bestand ist die Erschließung der luftseitigen Besucherterrasse situiert. Die Terrasse folgt der luftseitigen Gebäudekante des Terminals in einer Breite von ca. 7m und weitet sich im Pierwurzelbereich auf die Gesamtbreite des Piers auf.

E4 Pier

Mittig abgesetzt von den Fassaden erstreckt sich über die gesamte Länge die Haustechnikzentrale.

Fundierung

Die Fundierung für den Terminal wird mittels Bohrpfählen und Pfahlrosten durchgeführt. Im Bereich der Bahnhofüberbauung werden die Lasten aus dem Verkehrsbauwerk zum Teil über Auswechslungskonstruktionen auf Scheiben im Gleisgeschoss übertragen, bzw. direkt auf die Plattenbalkenkonstruktion über den Gleisen abgetragen. Die Lasten der Verteilebenen (Aufgang Mitte und Aufgang Ost) werden im Bereich der Bahnüberbauung unmittelbar in die darunter liegenden Wand- bzw. Kernscheiben abgetragen. Der Pier Süd wird mittels Flachgründung fundiert.

Tragkonstruktion

Terminal

Die als Stahlbetonskelettbau ausgeführte Tragkonstruktion ist aus Stahlbeton in F90 Qualität. Die einzelnen Module werden durch Bewegungsfugen an den Hauptachsen voneinander getrennt. Die

horizontalen Gebäudeebenen werden durch Spannbetonhohldielen und Fertigteilrippendecken gebildet. Durch die Wahl der Fertigteildeckensysteme ergibt sich eine einachsige Spannrichtung der Decken. Aufgrund der notwendigen Abhängungen der Gepäcktransportbänder wird die Decke über Ebene U1 in Ortbeton hergestellt. Die vertikale Lastabtragung erfolgt über Stahlbetonträger aus Ortbeton in die Stützen. Die Stützen werden als Rundstützen mit einem Durchmesser von 100 cm, 80 cm in den unteren Geschossen und 70 cm in der Ebene 2 und 3 ausgebildet und haben die Aufgabe, die Kräfte weiter in die Fundamente zu übertragen.

In jedem Modul wird die Lastabtragung der horizontalen Kräfte von einem aus Ortbeton hergestellten Kernbauwerk übernommen. Die in Richtung luftseitige Halle über den Stützenraster auskragende Decke ist ebenfalls in Ortbeton geplant. Die Kernschicht und diese auskragende Decke wird mittels Ortbetonrost zusammengespannt und ermöglicht die auftretenden Torsionskräfte zu übernehmen. In diesem Ortbetonrost sind die Durchbrüche, der bis auf Ebene E1 geführten Oberlichtöffnungen, geplant. Der Stützenraster um diese Kerne beträgt rund 12 m in Längs- und 15 m in Querrichtung. Um die Ebene E1 zwischen den Kernen stützenfrei zu halten, sind zwischen den Gebäudekernen in Ebene E2 und E3 Kragplatten aus Ortbeton geplant. Die Brücken in der Abflughalle sind als Plattenbalkenkonstruktion geplant.

Das Tragwerk der Fassaden wird aus Stützen mit einem Durchmesser von 80 cm gebildet. Luft- und landseitig übertragen diese Stützen die Kräfte der Dachkonstruktion und der Fassadenträgeroste in die Tieffundierung. Das landseitige Vordach mit einer Auskragung von 8 m bis 12 m ist als Stahlfachwerk mit Windaussteifung konzipiert.

Pier

Die Haupttragkonstruktion ist ein F90 Stahlbetonskelettbau. Die 10, von Ost nach West um 0,5% ansteigenden Bauteilabschnitte sind 45 m lang und 33 m breit. In der Querrichtung ergibt sich ein Fünf-Feld-Deckensystem aus Ortbetondecken mit Dicken von 26,5 cm und 30 cm und Spannbetonhohldielen von 26,5 cm und Spannweiten von 8,5 m, 7,5 m und 3,7 m. Die Vertikalabtragung erfolgt im Fassadenbereich über Stahlbetonstützen mit einem Achsraster von 15 m und einem Durchmesser von 50 cm und im Mittelbereich über jeweils zwei 12,5 m lange und 3,80 m breite Treppenhaus- bzw. Haustechnikkerne. Das Dachtragwerk besteht aus Ortbeton mit einer Stärke von 26,5 cm. Die in Pierlängsrichtung über den Erschließungsbereichen liegenden Haustechnikzentralen sind mit einem Leichtdach gedeckt, die Randbereiche sind als begehbare Flachdach vorgesehen. Die Decken sind im Fassadenbereich auf Randunterzügen und im Mittelbereich auf Unterzügen und den auf Ebene E2 gelegenen Vierandelträgern zwischen den Kernen gelagert.

Um die Höhe der Unterzüge in E0 für die geplante Gepäcksortierung bzw. Einstellhalle minimieren zu können, wird zwischen den Kernen jeweils eine Stütze errichtet. Die Decke über Ebene E1 wird mittels Kragträgern und Stahlbetondecke ausgeführt.

Die Horizontallastabtragung erfolgt pro Bauteilabschnitt über die zwei Treppenhauskernhälften. Die Fundierung erfolgt in der Kernschicht über Tieffundierung (Ramm- oder Bohrpfähle), die Fassadenstützen werden flachfundiert.

Die Fluggastbrücken im Pier sind mit oberen Stahlbetonträgern mit Stahlbetondecke geplant, die untere Stahlbetondecke ist mit F90 ummantelten Stahlbändern von dieser abgehängt.

Treppenhäuser

Die Treppenhäuser bestehen aus Stahlbetonwänden und verschränkten Fertigteiltreppenläufen. Die Podeste und Laufftreppen sind akustisch von den angrenzenden Bauteilen getrennt. Die Boden-, Wand- und Deckenbeschichtungen sind in Brennbarkeitsklasse A ausgeführt. In den Betriebs- und Fluchttreppenhäusern befinden sich beidseitig, mittels Rundrohrkonsolen befestigte Edelstahlhandläufe (H=100cm). Die Passagiertreppenanlagen und die beiden Rampen in Ebene U1 verfügen über eine doppelte Handlaufführung (H=75 und 100cm). Die Enden der Handläufe sind entsprechend der gültigen Normen und Vorschriften auf Gehrung verschweißt und an Wände bzw. Brüstungen angeschlossen. Die Dehnfugen sind mittig in den Treppenhäusern angeordnet.

Der Gebäudekern mit Stiegenhaus, Aufzügen und Haustechnikschächten übernimmt die gesamte, aus Wind- und Erdbebenlasten resultierende Horizontallast des Bauwerkes und wird mit Pfählen fundiert. Diese werden in Ortbeton ausgeführt und bilden mit der Fundamentplatte einen Pfahlrost.

Fassaden

Die Fassade der Ebenen E1 bis E3 wurde als doppelschalige gläserne Fassadenkonstruktion konzipiert. Die innere Fassade ist die als Gebäudeabschluss wirksame thermische Grenze. Die äußere Fassade dient durch die radartechnisch festgelegte Stellung der Gläser zur Radardämpfung, aber auch als zusätzlicher Sonnen- und Schallschutz. Die hohe Transparenz sorgt für Belichtung, selbst für

die in die Hallen orientierten Räume und Ausblicke aus dem Gebäude. Die Proportionen unterstützen die Dynamik des Baukörpers.

Ein, im Terminal über die Fassadenlänge variierender (variierender Stützenabstand) und im Pier gleichbleibender, Planungsmodul teilt die Stützenabstände in drei Segmente je Planungsmodul. An der Hängekonstruktion aus Edelstahlzugstangen sind liegende, stranggepresste und pulverbeschichtete Aluminiumprofile zur Windaussteifung abgehängt. Diese werden als, im Pier durchlaufende, im Terminal zwei mal geknickte, Träger zwischen den Stützen ausgeführt. Die Edelstahlzugstangen und Aluminiumprofile erfüllen die Anforderungen gemäß Brennbarkeitsklasse A.

Die innere VSG Verglasung bildet die thermische Gebäudehülle aus neutralem Wärmeschutzglas. Die Gläser werden oben und unten in Profilen gehalten, die Vertikalstöße an der Innenseite glasbündig verfugt. Die äußere Fassade wird durch tiefenversetzte und überlappte, zwischen den Aluminiumprofilen vertikal gespannte VSG Scheiben gebildet. Die Reinigung des Fassadenzwischenraumes erfolgt über verschiebbare Elemente der Außenschicht, mittels Fassadenbefahranlage. Die Reinigung der Innenseite der inneren Schicht soll mit Hilfe von fahrbaren Steighilfen aus den Hallen erfolgen.

Die landseitige Terminalfassade E0 besteht aus einer LM-Pfosten-Riegelkonstruktion mit fixen Isolierglaselementen, die nach Bedarf durchsichtig oder auf der Innenseite bedruckt sind. Die notwendigen Fluchttüren sind in die Fassade integriert, wobei die Oberfläche aus Glas, wie oben beschrieben ausgeführt ist. Diese Türen sind mit verdeckten Bändern versehen. Die elektrisch gesicherten Türen werden im Alarmfall freigegeben. Die Fluchttüren öffnen automatisch. Ein Türelement wird als Feuerwehruzugang von außen zu öffnen sein. Der Sockel ist massiv ausgeführt und dient als Anfahrerschutz.

Die luftseitigen Sockelfassaden von Terminal und Pier (E0, Z0) sind regelmäßig gegliederte Betonrahmenkonstruktionen mit Isolierglasfüllelementen bzw. notwendiger Tür- und Torelemente. Auf Ebene Z0 dienen Kippflügel der zusätzlichen natürlichen Belüftung und Entrauchung. Die Stirnfassaden von Terminal und Pier sind als Lochfassade aus Betonfertigteilen mit Wärmeschutzverglasung ausgeführt.

Die Fassade der festen Fluggastbrücken besteht aus einer oben und unten eingespannten, großformatigen VSG Wärmeschutzverglasung. Die Vertikalfugen werden glasbündig verfugt. Die Aufgangsgebäude aus dem Bahnhof (Aufgang Mitte und Aufgang Ost) verfügen über eine, bündig in die Rahmenkonstruktion geklebte Glasfassade aus vorgespanntem Gussglas im Gießharzverbund mit ESG Scheibe.

Bei der Fassade des Pier sind mögliche optische Störwirkungen in Form von Blendungen auf Luftfahrttreibende, insbesondere auf Luftfahrzeugführer im Zusammenhang mit dem Docking Guidance System, zu berücksichtigen. Vor endgültiger Entscheidung über die verwendeten Fassadenelemente wird empfohlen, eine Bemusterung im Einvernehmen mit ACG/OZB durchzuführen.

Ein Nachweis des ausreichenden Wärme- und Schallschutzes gemäss NÖ Bautechnikverordnung, verfaßt von DR. PFEILER GmbH ZT-Gesellschaft Ziviltechnikergesellschaft, GF.: Dipl.-Ing. Wolfgang Gollner, Firmenbuch-Nr.: FN 35.384 k, Linz, Standort: Graz, Hauptsitz: Linz, vom 29.10.2003 liegt vor und wurde zum Akt genommen.

Weiters wurde ein Erläuterungsbericht, Planung sowie Grundlagen und Konzeptuntersuchung zur statischen Vordimensionierung, verfaßt von Erich Mosbacher, Beratungs- und Planungsgesellschaft für Fassadentechnik mbH, vom 30.10.2003, vorgelegt und zum Akt genommen.

Dach

Die Dachkonstruktion überspannt die Baukörper und die darunter liegenden Technikzentralen mit einem Aluminiumsystemdach. Die Zu- und Abluftöffnungen werden in die Dachkonstruktion integriert und bilden keine störenden Aufbauten, es entstehen zusammenhängende homogene Flächen. Teile des zum Vorfeld orientierten Daches sollen als Besucherterrasse ausgebildet werden. Ein längs durchlaufendes Personensicherungssystem mit Zugänglichkeit über fix installierte Leitern befindet sich am Terminal Vordach und entlang der landseitigen Terminal Oberlichter.

Die Besucherterrasse wird mit radial verlegten, gefärbten Betonfertigteileplatten (Stärke:5cm) belegt. Die Dachkonstruktion ist als Warmdach mit Gefälledämmplatten (Minimum Gefälle Dichtungsebene 1,5%)

ausgeführt. Die Entwässerung erfolgt über wärmegeämmte und beheizte Dachabläufe (System Pluvia). Das Tonnendach des Terminal und des Pier ist ein frei begehbare, im Bereich der Technikzentrale wärmegeämmtes Systemdach aus Aluminium inkl. Unter- und Tragkonstruktion (Stahl-Leichtdachstuhl aus sendzimirverzinkten, gekanteten Profilen mit einer Tragschale aus Stahltrapezblechen). Die Dachkonstruktion wird am Ende des Terminal über eine Länge von ca. 11,5m abgeflacht, um eine gleichbleibende umlaufende Traufenhöhe zu erhalten. Die Entwässerung erfolgt über eine tragende Stahlkastenrinne (bandverzinkt, polygonal an den runden Verlauf des Terminal angepasst) und einer innenliegenden Alurinne in geschweißter Ausführung.

Das Terminal Vordach ist ein frei begehbare Systemdach aus Aluminium mit Pfetten aus gekanteten sendzimirverzinkten Hut-Profilen. Das integrierte Lüftungsgitter dient zur Braundrauchlüftung und Lüftung der Nutzfläche in der Fassadenzone. Ein Regenrohr in jeder zweiten Gebäudestütze sowie eine tragende Stahlkastenrinne und einer innenliegenden Alurinne in geschweißter Ausführung (PLUVIA - Alu - Rinneneinlauf) gewährleisten die Entwässerung. Das Flugdach im Vorfeldbereich besteht aus einer Stahlkonstruktion mit begrüntem Systemdach aus Aluminium (Bepflanzung mit Hauswurz -Sempervivum tectorum). Die tragende Stahlkastenrinne (bandverzinkt) dient auch als Tragkonstruktion für das ans Gebäude anschließende Glasdach.

Beim Tonnendach des Terminal und des Pier sind mögliche optische Störwirkungen in Form von Blendungen auf Luftfahrttreibende im Kontrollturm zu berücksichtigen. Vor endgültiger Entscheidung über die Oberflächenstruktur der Aluminiumelemente wird empfohlen, eine Bemusterung im Einvernehmen mit ACG durchzuführen.

Bodenbeläge

Als Bodenbeläge kommen zum Einsatz: Eine dauerelastische Polyurethanbeschichtung mit einer Schichtdicke von 2mm, Brennbarkeitsklasse B1, Qualmbildungsklasse Q1 und Rutschklasse R9 für Büros, Besprechungsräume, interne Erschließungen, Archive, Personalräume und Nebenräume. Für Fluchttreppen, Fluchtkorridore, Auffangräume, Technik- und Lagerräume eine Epoxydharzbeschichtung der Brennbarkeitsklasse A. Hartstoffestrich (Brennbarkeitsklasse A, Rutschklasse R9) für Passagierzirkulationsflächen und Warteflächen. Ein Holzboden (B1, Q1) für Gastronomie, Andachtsräume und optional für Gatewarteräume. Steinzeug (Brennbarkeitsklasse A, Oberflächenverschleiß Klasse 4, Rutschklasse R9 bzw. R12 V4 für Küchen) in wasserführenden Personalräumen und in Küchen. Textile Beläge (B1,Q1)als Teppich in Büro- und Besprechungsräumen, Transitübernachtungsräumen; als Schmutzfangmatten in Windfängen.

Wände

Als Wände bzw. Wandverkleidungen kommen zum Einsatz: Stahlbetonwände als tragende Wände. Gipskartonständerwände mit Anforderungen laut Schallschutz und Brandschutz im gesamten Gebäude als nichttragende Innenwände. Glaswände als ESG oder VSG mit Anforderungen laut Brand- und Schallschutz. Mehrschichtige Glaswände als Brüstungsverkleidungen und in der Gepäckrückgabe und der Ankunftshalle. Verkleidungen aus HPL-Platten (B1, Q1) in den Sanitärräumen und in der Zollschild. Glasverkleidungen aus VSG in den Passagiersanitärräumen. Kunststeinverkleidungen aus Hartstoffestrichplatten an den Terminalkernen und in der Verteilebene (Eigenschaften wie Hartstoffestrichboden). Wandbeschichtungen aus Epoxidharz in den entsprechenden Bereichen und Anforderungen wie gleichlautender Boden. Keramik in wasserführenden Personalräumen und in Küchen.

Türen

Folgende Innentüren werden ausgeführt: Drehtüren aus Stahl in den Größen 90/220, 130/220 und 180/220 mit Ausnahme der Türen in die Fluchtkerne, die auf Grund der Podesthöhen mit einer Höhe von 210 geplant sind. In der Ebene Pier Z0 kommen auf Grund der abgehängten Decken im Gangbereich nur Türhöhen von 200 zur Ausführung. Drehtüren aus Holz in den oben definierten Standardmaßen in Stahlzargen. Die Türblätter werden stumpf einschlagend vorgesehen und sind flächenbündig eingebaut. Die Türen können, je nach Schallschutzanforderung, mit RW=30 dB oder RW=43 dB ausgeführt werden. Drehtüren aus Glas in lichten Höhen von 220 bis 240 mit Glasstärken nach statischer Erfordernis und Eigenschaften laut Brandschutzanforderungen. Die Verteilerschranktüren werden mit Kunststein (Terminal) bzw. mit Leder (Pier) verkleidet. Rauchabschnitts- und Brandabschnittstüren werden in den entsprechenden Qualifikationen ausgeführt.

Decken

Folgende Decken werden ausgeführt: In der Check-In Ebene, der Ankunftsgastronomie und deren Ausgangsbereiche kommt eine gespannte Decke aus bedrucktem Glasfasergewebe (B1, Q1, TR1) zum Einsatz. Eine ledergelastete Metalldecke (B1, Q1, TR1) bildet die Untersicht der Pier Kernschichten. Die geschlossene Gipskartondecke, die nach Anforderung laut Brandschutz ausgeführt wird kommt in Büros, Besprechungsräumen, wasserführenden Räumen und Nebenräumen zum Einsatz. Geschlossene Decken mit schallschutztechnischen Anforderungen werden als Gipskartonakustikdecke ausgeführt. Kunststeindeckenverkleidungen sollen in der Verteilebene ausgeführt werden. In Teilen der Gepäckrückgabehalle ist eine Spanndecke geplant.

Regenwasser

Das anfallende Regenwasser des Pier Süd wird über entsprechende Schächte ins betriebsinterne Regenwassernetz abgeführt. Im Terminal gelangt das Regenwasser über entsprechende Schächte in ein, nördlich des Gebäudes situiertes, Versickerungsbauwerk.

Schmutzwasser

Das Schmutzwasser wird, getrennt vom Regenwasser, ins betriebsinterne Kanalnetz geführt.

Sanitäre Einrichtungen

Die Passagier-Sanitarräume im Terminal sind Groseinheiten mit abtrennbaren Zonen für die Reinigung. In den luftseitigen Sanitäreinheiten findet sich auch ein Refreshingroom. Die Behinderten WCs dienen auch als Familien WC mit Wickeltischen. Die Anlagen sind als türlose Einheiten vorgesehen, mit abgewinkelten Zugängen, welche die Einsichtbarkeit verhindern. Zu jeder WC-Gruppe ist ein Reinigungsraum mit Verbrauchsmateriallager vorhanden.

Die Passagier-Sanitarräume im Pier sind mit Ausnahme der Schengen-Abflugebene in den Kernen untergebracht. Die Schengen-WC befinden sich in der Ebene Z0 und sind über eine eigene Treppe erschlossen. Auf allen Geschossen sind Behinderten WCs, welche auch als Familien-WC mit Wickeltisch dienen. Der Anlagentypus wiederholt sich dreimal in regelmäßigen Abständen im Pier. Auch hier sind türlose Anlagen vorgesehen. Zu jeder WC-Gruppe ist ein Reinigungsraum mit Verbrauchsmateriallager vorhanden.

Die notwendigen WCs für Arbeitnehmer finden sich als gesonderte Gruppen oder sind als versperrbare Einheiten in den Passagier Toiletten geplant.

Regelaufbauten

Allgemein kann festgehalten werden, dass durch die verwendeten Konstruktionen die Vorschriften an den Wärmeschutz unter Berücksichtigung der Ausnahmeregelung nach § 47 (3) Z3 und Schallschutz gemäß NÖ Bautechnikverordnung erfüllt werden.

Haustechnikkonzept

Dem gewählten Haustechnikkonzept wurden folgende Planungsparameter zugrunde gelegt:

- Höchstmögliche Flexibilität
- Nachhaltige Planung im Umgang mit Ressourcen und Energie
- Wirtschaftlichkeit

Erreicht wurden diese Ziele mit einer modularen Planung die überschaubare Einheiten schafft. Jedem Modul ist ein Gebäudekern zugeordnet. Die statische Struktur entspricht der Gliederung der Haustechnik sowie der Anordnung der Brandabschnitte und Brandrauchlüftung.

Die Luftwechselzahlen wurden auf die Personenbelegung bezogen. Die Kühlung und Heizung erfolgt größtenteils mittels Induktionsgeräten die gezielt die Energie der Zuluft am gewünschten Ort, über einen zusätzlichen Umluftanteil, zuführen. Das bauphysikalisch optimierte Gebäude soll nur mit einem notwendigen Minimum an Heiz- und Kühlleistungen betrieben werden. Die Situierung der Gebäudezentralen am Dach erlaubt eine wirtschaftliche Planung mit optimierten Lüftungskanalängen.

Die Haustechnik wird als wichtiger Bestandteil des Gebäudes in das architektonische Gesamtkonzept integriert. Zu- und Fortluftöffnungen werden in Zusammenhang mit anderen Gebäudeelementen zu größeren gestalterischen Einheiten zusammengefasst. Alle Förderanlagen (Aufzüge, Fahrtreppen, Fahrsteige, Gepäcksortier- und Förderanlagen) werden in einer gesonderten maschinenbautechnischen Einreichung behandelt.

Brandschutz

Um die Orientierung für Passagiere und Personal, insbesondere der Feuerwehr und dem Sicherheitspersonal zu erleichtern, ist das Terminal und der Pier aus gleichen Grundmodulen zusammengesetzt. Im Schwerpunkt dieser Grundmodule sind die Kerne angeordnet die als Vertikalverbindung, insbesondere Fluchstiegen und Versorgung der verschiedenen Geschosse, dienen.

Entfluchtung

Im Terminal münden die Fluchstiegenhäuser in die, in Ebene U1 situieren, druckbelüfteten Fluchtkorridore. Der Überdruck der Druckbelüftung dient als Luftnachströmung für die mechanische Brandrauchentlüftung der Fluchstiegenhäuser. Die Ausgänge aus den Fluchstiegenhäusern im Pier münden in einem druckbelüfteten Auffangraum in Ebene Z0 oder E0. Die Druckbelüftung dient hier ebenfalls als nachströmende Luft der mechanischen Brandrauchentlüftung der Stiegenhäuser. Die Zugänge aus den Geschossen sind brandfallgesteuert und öffnungüberwacht. Um eine Vermischung von unterschiedlich kontrollierten Personen zu vermeiden sind die Ausgänge aus den Stiegenhäusern sicherheitsüberwacht und werden im Ernstfall geöffnet. Einer der beiden verschränkten Stiegenläufe führt in die Haustechnikzentralen der Ebene E4.

Feuerwehrrangriffswege

Im Terminal wie auch im Pier sind jeweils drei druckbelüftete Feuerwehraufzüge mit zugeordneten Eingängen in Ebene U2, U1 beziehungsweise E0 und Z0 geplant. Vor den Feuerwehrrangriffen sind Feuerwehraufstellflächen vorgesehen.

Brandabschnitte

Im Terminal sind Brandabschnitte innerhalb einer Ebenen, im Pier sind drei Brandabschnitte über die Geschosse E1, E2 und E3 geplant. Die Ebenen E0, Z0 und E4 im Pier sind mit Brandabschnitten innerhalb einer Ebene organisiert.

Rauch- und Wärmeabzugsanlagen

Die Nutzflächen des Terminals als auch des Pier sind mit Rauch- Wärmeabzugsanlagen ausgestattet. Die geplanten Büroflächen im Terminal in den Ebenen E2 und E3 sind mit einer Restentrauchung in die Lüftungsanlage, mit einer Klappe zum Umschalten zwischen Entlüftung in die Lüftungsschächte und Entlüftung in den Brandrauchschacht, ausgestattet. In modularen Abständen sind mobile Rauchschürzen zur Bildung von Rauchreservoirs geplant. Die land- und luftseitigen Hallen im Terminal sind mit Rauchentlastungsöffnungen ausgestattet. Die nachströmende Luft wird aus den jeweils benachbarten Rauchabschnitten bezogen. Die Entrauchung der Ebene Z0 wird mittels offenbaren Fenstern bewerkstelligt.

Löschmittel

Im Terminal und im Pier sind, ebenfalls modulbezogen, an allen Kernen Innenhydranten und tragbare Feuerlöschgeräte vorgesehen. Im Bereich der Feuerwehraufstellflächen sind Außenhydranten geplant.

Lösch- und Brandmeldeanlagen

Sämtliche Nutzflächen sind mit einer automatischen Brandmeldeanlagen und automatischer Löschanlage ausgestattet. Ausgenommen sind Technikräume und Steigschächte, sowie die Fluchstiegenhäuser samt Fluchtkorridore, Kollektorgänge, elektrische Betriebsräume, die Fahrzeugeinstellhalle im Pier, die Passagierbrücken Ebene E1 Pier und die Nutzräume Pier Ebene Z0. Evakuierungsräume.

Im Terminal sind drei Evakuierungsräume nahe den Feuerwehraufzügen in den Ebenen E3 und E2 vorgesehen. In den Ebenen E1 kann über die Zugangsbrücken in der Ebene E0 kann über die Ankunftshalle geflüchtet werden. Im Pier ist ebenfalls in den Ebenen E1, E2 und E3 nahe den Feuerwehraufzügen je ein Evakuierungsraum geplant.

Zutrittskontrollanlage

Terminal, Verkehrsbauwerk und Verteilerbauwerk

Freigabe der Türen wurden die Türen in unterschiedliche Kategorien eingeteilt, die sich in den Einreichplänen „Zutrittskontrollsystem“ widerspiegeln.

Im wesentlichen sind folgende Türkategorien vorgesehen:

- **Kategorie A**
Fluchttüren in das Stiegenhaus aus den Geschäfts- und Gastrobereich in Ebene E1, des Check in Bereiches und der Loungen in E2. Die Ausstattung der Türen erfolgt mit einem Panikverschluß, einer Sirene im Türbereich und einer Kamera im Stiegenhaus mit Bewegungsmelder.
- **Kategorie B**
Türen zu internen Betriebsräumen und internen Stiegen in den Ebenen E0, E2 und E3. Die Ausstattung der Türen erfolgt mit Leser beidseitig der Türen, einen Haltemagnet, einen Meldeschalter und Alarmtaster mit Meldung an die Sicherheitszentrale für den Fluchtfall.
- **Kategorie C**
Fluchttüren in Kollektoren in Ebene U2 und U1 (Verbindung landside und airside). Die Ausstattung der Türen erfolgt mit Leser einen Haltemagnet, Kameras beidseitig der Türe, einer Gegensprechanlage zur Sicherheitszentrale und einen Meldeschalter.
- **Kategorie D**
Fluchttüren zum Vorfeld in Ebene E0 und U1. Die Ausstattung der Türen erfolgt mit Leser einen Haltemagnet, einer Kamera, Gegensprechanlage und Meldeschalter jeweils an der Gebäudeinnenseite der Türen bzw. im Stiegenhaus.
- **Kategorie E**
Fluchttüren landside zu Verkehrsbereich in der Ebene U1. Die Ausstattung der Türen erfolgt mit Meldeschalter und Knauf an der Türaußenseite.
- **Kategorie G**
Vereinzelungen bei den Sicherheitskontrollen (SIKO) in den Ebenen E2 und E3. Die Ausstattung der Türen erfolgt mit Leser Kamera und Gegensprechanlage jeweils bei Ein- und Austritt der Vereinzelung.
- **Kategorie I**
Türen in Technikzentralen und Technikräumen in den Ebenen U2, E0 bis E4.
Die Ausstattung der Türen erfolgt mit Leser außerhalb der Räume, Haltemagnet und Meldeschalter.
- **Kategorie L**
Fluchttüren in das Stiegenhaus aus der Gepäckabholung in der Ebene E0. Die Ausstattung der Türen erfolgt mit einem Panikverschluß, einen Meldeschalter, einer Sirene im Türbereich, einer Kamera im Stiegenhaus mit Bewegungsdetektor und einer Meldung an die Zollbehörde in der Ebene E0.
- **Kategorie M**
Fluchttüre in das Stiegenhaus aus der Gepäckszentrale. Die Ausstattung der Türen erfolgt mit Leser jeweils an beiden Seiten der Türen, einen Meldetaster in der Gepäckszentrale neben der Fluchttüre mit einer Meldung an die Sicherheitszentrale für den Alarmfall.
- **Kategorie N**
Die Freigabe des Transportliftes im Terminal zum Eventbereich erfolgt mit einem Leser, welcher in der Aufzugskabine eingebaut ist.

Sämtliche Alarme und Zustände dieser überwachten Türen und Tore werden an das Sicherheitssystem übertragen, alarmiert und gespeichert. Weiters ist die direkte Ansteuerung von nächstliegenden Kameras der nachstehenden Kameraanlage mittels Reedkontakt oder über die Zutrittsleser bei gewissen Alarmkriterien möglich.
Als Kartenmedium kommt nach derzeitigem Stand das am Flughafen Wien seit 1995 im Einsatz befindliche berührungslose Kartensystem zum Einsatz. Die Karte ist für ein berührungsloses Übertragen der Daten vorgesehen, der Leseabstand für diese Anwendung beträgt ca. 5 – 15 cm.

Eine Überwachung mit ungefähr 280 Kameras für den Terminalbereich ist vorgesehen. Die erforderlichen Steuergeräte werden in der Ebene E4 in den Achsen T2, T4 und T6 in einem Verteilerschrank untergebracht. Die Videokameras sind so situiert, dass sämtliche Bereiche, welche durch Personen benützt werden können, und für die Beurteilung von Alarmierungen und der

anschließenden Setzung von weiteren Schritten durch die Sicherheitszentrale notwendig sind, über Überwachungsmonitore einsehbar sind.

Pier Süd

Auf Grund von unterschiedlichen Erfordernissen an die Sicherheit, Überwachung und Freigabe der Türen wurden die Türen in unterschiedliche Kategorien eingeteilt, die sich in den Einreichplänen „Zutrittskontrollsystem“ widerspiegeln.

Im wesentlichen sind folgende Türkategorien vorgesehen:

- **Kategorie A**

Fluchttüren in das Stiegenhaus aus den Ebenen E1, E2 und E3.

Die Ausstattung der Türen erfolgt mit einem Panikverschluß, einer Sirene im Türbereich und einer Kamera im Stiegenhaus mit Bewegungsmelder.

- **Kategorie B**

Türen zu internen Betriebsräumen und internen Stiegen in den Ebenen E0 und Z0.

Die Ausstattung der Türen erfolgt mit Leser beidseitig der Türen, einen Haltemagnet, einen Meldeschalter und Alarmtaster mit Meldung an die Sicherheitszentrale für den Fluchtfall.

- **Kategorie D**

Fluchttüren zum Vorfeld in Ebene E0 und Z0.

Die Ausstattung der Türen erfolgt mit Leser einen Haltemagnet, einer Kamera, Gegensprechanlage und Meldeschalter jeweils an der Gebäudeinnenseite der Türen bzw. im Stiegenhaus.

- **Kategorie F**

Türen zu Vorfeld unterhalb der Fluggastbrücken (Busboarding).

- **Kategorie G**

Vereinzelungen bei den Sicherheitskontrollen (SIKO) in den Ebenen E0 bis E3.

Die Ausstattung der Türen erfolgt mit Leser Kamera und Gegensprechanlage jeweils bei Ein- und Austritt der Vereinzelung.

- **Kategorie H**

Türen zu Vorfeld für Rollstuhlboarding in Ebene E0 / Achse P1.

Die Ausstattung der Türen erfolgt mit Leser einer Kamera und einer Gegensprechanlage jeweils an beiden Seiten der Türen und ein Haltemagnet.

- **Kategorie I**

Türen in Technikzentralen und Technikräumen in den Ebenen E0 bis E4.

Die Ausstattung der Türen erfolgt mit Leser außerhalb der Räume, Haltemagnet und Meldeschalter.

- **Kategorie K**

Radargesteuerte Türen für die Busankunft Schengen und Non-Schengen in Ebene E0 / Achse P1.

Die Ausstattung erfolgt mit einer Radarsteuerung.

- **Kategorie M**

Fluchttüre in das Stiegenhaus aus der Gepäckszentrale in der Ebene U2.

Die Ausstattung der Türen erfolgt mit Leser jeweils an beiden Seiten der Türen, einen Meldetaster in der Gepäckszentrale neben der Fluchttüre mit einer Meldung an die Sicherheitszentrale für den Alarmfall.

- **Kategorie O**

Bei sämtlichen PAX-Aufzügen im Pier erfolgt die Kabinensteuerung über

Schlüsselschalter (Ebene E1 nach E3 und Ebene E1 nach E2). Beim Aufzugsruf muß gewährleistet sein, dass kein Passagier sich in der Aufzugskabine befindet. Dies wird durch eine Gewichtskontrolle und einen Bewegungsmelder in der Aufzugskabine bewerkstelligt.

Sämtliche Alarme und Zustände dieser überwachten Türen und Tore werden an das

Sicherheitssystem übertragen, alarmiert und gespeichert. Weiters ist die direkte

Ansteuerung von nächstliegenden Kameras der nachstehenden Kameraanlage mittels Reedkontakt oder über die Zutrittsleser bei gewissen Alarmkriterien möglich.

Als Kartenmedium kommt nach derzeitigem Stand das am Flughafen Wien seit 1995 im Einsatz

befindliche berührungslose Kartensystem zum Einsatz. Die Karte ist

für ein berührungsloses Übertragen der Daten vorgesehen, der Leseabstand für diese Anwendung beträgt ca. 5 – 15 cm.

Weiters ist auch hier eine Überwachung mit ungefähr 560 Kameras für den Pierbereich vorgesehen. Die erforderlichen Steuergeräte werden in der Ebene E4 in den Achsen P1, P3, P6 und P9 in einem Verteilerschrank untergebracht.

Die Videokameras sind so situiert, dass sämtliche Bereiche, welche durch Personen benützt werden können, und für die Beurteilung von Alarmierungen und der anschließenden Setzung von weiteren Schritten durch die Sicherheitszentrale notwendig sind, über Überwachungsmonitore einsehbar sind.

Technische Details der haustechnischen Einrichtungen

Berechnungs- und Garantiedaten für HKL – Anlagen

Grundlage für die Auslegung und Dimensionierung der heizungs- klima- und lüftungstechnischen Anlagen bilden die nachstehend angeführte Parameter, welche bei der Planung berücksichtigt wurden.

Außenluftzustände:

Winter: - 14 °C, 90% r. F. für die Auslegung der heizungstechnischen Anlagen
- 20 °C, 90% r. F. für die Auslegung der lüftungstechnischen Anlagen

Sommer: + 32 °C, 40% r. F. für Klimaanlage

Windgeschwindigkeit:

Für die Berechnung der Fugendurchlässigkeit: 6m/s

Für die Bemessung und Sicherung außenliegender Anlagenteile: 140 km/h

Raumtemperaturen:

Für die Dimensionierung der Anlagen wurden nachstehend angeführte Raumtemperaturen für den Sommer und Winterbetriebsfall zu Grunde gelegt:

| <u>Raumbezeichnung</u> | <u>Sommer</u> | <u>Winter</u> |
|--|---------------|---------------|
| Halle land-, airside | 26°C | 20°C |
| Stege Halle landside | 26-28°C | 18°C |
| Gepäckausgabe E0 | 26°C | 18°C |
| Check-in Bereich E1 | 26°C | 20°C |
| Gepäcksortieranlage Terminal | | |
| Kellergeschoss (Gilt nur für den Bereich der 4 Arbeitsplätze) | 26°C | 20°C |
| Gepäcksortieranlage Terminal | | |
| Kellergeschoss (Gilt außerhalb des Arbeitsplatzbereiches, Vorgabe SKS) | max. 35°C/90% | min 5°C/30% |
| Gepäcksortieranlage Terminal E0 | 28°C | 18°C |
| Gepäckrückgabe Außenzone E0 | 28°C | 18°C |
| Gepäcksortieranlage Pier | 28°C | 18°C |
| Gates | 26°C | 20°C |
| Feste Brücken | 29°C | 18°C |
| Bewegliche Brücken | unbestimmt | unbestimmt |
| Bus arrival | 26°C | 20°C |
| Eventbereich | 26°C | 20°C |
| Loungen | 26°C | 20°C |
| Retailbereiche (Shops) | 26°C | 20°C |
| Cafe (Halle landside) | 26°C | 20°C |
| Gastrobereich | 26°C | 20°C |
| Büro Terminal | 26°C | 20°C |
| Büro Pier Süd Z0 | 26°C | 20°C |
| Aufenthaltsräume, Bereitschaftsr. | 26°C | 20°C |
| Garderoben (nur Umkleiden) | unbestimmt | 22°C |
| Garderoben (zu Duschen) | unbestimmt | 24°C |
| Duschen | unbestimmt | 24°C |
| Teeküchen | unbestimmt | 20°C |
| Sanitärräume (WC's) | unbestimmt | 18°C |

| | | |
|---|------------|------|
| Gänge UG | unbestimmt | 15°C |
| Gänge OG | unbestimmt | 18°C |
| Windfang, Vorraum, Auffangraum | unbestimmt | 15°C |
| Lagerräume, Archive | unbestimmt | 15°C |
| Reinigung, Putzräume | unbestimmt | 15°C |
| Müllräume | 28°C | 10°C |
| Technikräume HT DG | unbestimmt | 10°C |
| Computerraum | 26°C | 20°C |
| Trockenraum | unbestimmt | 20°C |
| Werkstätte | unbestimmt | 18°C |
| Fluchtkorridor UG | unbestimmt | 10°C |
| Sanitärzentrale | unbestimmt | 10°C |
| Sprinklerzentrale | unbestimmt | 10°C |
| Umformerzentrale, Heizverteilteraum, Kälteverteilteraum | | 10°C |

Personenbelegungsdichten :

Vorgaben gemäß Ergebnisprotokoll Nr. 12 vom 27.07.2002 (PSB 12)

| | VIE 2001 | IATA/C |
|-----------------------------------|---------------------------|---------------------------|
| Check- In inkl. Anstellfläche | 1,1m ² /Person | 1,4m ² /Person |
| Aufenthalts- und Bewegungsflächen | 1,5m ² /Person | 1,9m ² /Person |
| Abrufraumflächen(Gates-Pier): | 0,8m ² /Person | 1,0m ² /Person |
| Gepäckausgabe | 1,3m ² /Person | 1,6m ² /Person |

Außenluftdaten bei Lüftungs- und Klimaanlage, Luftwechselzahlen:

Die Lüftungs- und climatechnischen Anlagen werden als 100% Außenluftanlagen vorgesehen. Als Personenbezogener, hygienischer Außenluftbedarf wird im Terminal in der Ebene E0/Gepäckabholung und in der Ebene 1 im Check- In-Bereich bzw. im Pier in Gatebereichen und Pier-Büros in ZO mit einem Wert von 25m³/h und Person, in allen anderen Nutzungsbereichen mit 40m³/h/Person gerechnet.

Die nachstehend angegebenen Luftwechselzahlen sind teilweise Ergebnisse aus den Kühllastberechnungen und beziehen sich auf den jeweiligen Bereich bezogenen Außenluftwechsel.

| <u>Raumbezeichnung</u> | <u>Luftwechselzahl</u> |
|-----------------------------------|---|
| Büroräume | 2,0h-1 |
| Retail | 2,5h-1 |
| Gänge | 2,0h-1 nutzungsabhängig |
| Halle | 2,0h-1 bezogen auf die Aufenthaltsebene |
| Check-in Kojen | 2,0 h-1 |
| Check-in Warten Innenzone | 2,2 h-1 |
| Check In Außenzone inkl. Luftraum | 1,4 h-1 |
| Loungen | 3,4 h-1 |
| Gates | 4,0 h-1 |
| Gastrobereich | 3,5 h-1 |
| Küche | 20 h-1 |

Kennwerte für Abluft WC-Gruppen:

| | |
|-----------------|--|
| Sanitärbereiche | 80 m ³ /h WC inkl. Schalenabsaugung |
| | 40 m ³ /h Piss |

Der Schalldruckpegel in den Räumen wird entsprechend den technischen Richtlinien VIE eingehalten.

Heizungstechnische Versorgung

Primärseitige Wärmeversorgung

Die Wärmeversorgung für das Terminalgebäude und den Pier Süd erfolgt mittels Fernwärme aus dem flughafeneigenen Fernwärmenetz.

Die Heißwasser- Vorlauftemperatur im primärseitigen System beträgt 140°C (max. 150°C), gleitend auf 80°C im Sommerbetrieb. Die Primär Rücklauftemperatur soll nicht mehr als 5°C über der

sekundären Rücklaufemperatur liegen. Es wird mittels der Primärregelung bedacht auf Umsetzung möglichst niedriger Rücklaufemperaturen genommen.

Die Sekundär- Vorlaufemperatur beträgt max. 80°C im Winter und 75°C im Sommer, die Sekundär-Rücklaufemperatur darf max. 60°C betragen.

Die Anbindung an das bestehende Fernwärmenetz erfolgt einerseits im Bereich des 1.Untergeschosses des Terminal 2 im Bereich des Schacht 14, an den neuen Kollektor welcher weiter durch das Terminalgebäude geführt wird.

Eine weitere Anbindung an das durch den Kollektor des Terminal weitergeführte Heißwasserleitungssystem erfolgt im Bereich der Achse T3, wo eine Querverbindung vom neuen Kollektor im Terminal, zum bestehenden Kollektor welcher vom Pier Ost kommend und beim derzeit bestehenden Tower vorbeiführt, hergestellt werden soll.

Das Niveau des Kollektors im Terminal liegt innerhalb des Terminalgebäudes auf Niveau des 1.Untergeschosses, bzw. in Teilbereichen auf Niveau 2.UG., um Fluchtwege bzw. Feuerwehrrangriffswegen aus dem Kollektor auf Niveau 1.UG zu ermöglichen.

Im Bereich des Schacht 14 und des Televatortunnels wird ebenfalls eine Einbindung der Heißwasserleitung, vom Kollektor im Bereich Office Park kommend sowie weiterführend über den Televatortunnel vorgesehen, um die Objekte Terminal und Pier von mehreren Seiten versorgen zu können.

Somit erfolgt eine Anspeisungsmöglichkeit des Terminals bzw. des Pier Süd über zwei Versorgungsschienen, welche im Bezug auf Betriebssicherheit bzw. bei Wartungsarbeiten am Rohrleitungssystem mit den entsprechenden Absperrvorrichtungen von Vorteil sind.

Die Leistungen für den Heißwasserbedarf betragen:

| | | |
|-------------------------|-----------|----------------------------|
| Terminal: | 5.610 kW | (bei 77% Gleichzeitigkeit) |
| Pier Süd: | 3.750 kW | (bei 85% Gleichzeitigkeit) |
| Pier Süd – Erweiterung: | 1 880 kW | |
| Gesamt: | 11.240 kW | |

Die Dimension der Heißwasserleitung im Kollektor beträgt DN 250, die Anschlussleitung für den Pier Süd (Stichleitung) inkl. der möglichen Erweiterung Pier Süd beträgt DN 125.

Für die wärmetechnische Versorgung des Bauteil Pier Süd wird an der nordöstlichen Seite des Terminal ein Stichkollektor zu der im Bereich der Achse P0 im 1.Untergeschoß situierten Haustechnikzentrale mit Umformerstation vorgesehen.

Für das Terminal wird im Bereich der Achse T1 – T2 und für den Pier Süd im Bereich der Achse P1 jeweils in den Technikzentralen im 1.UG eine Umformerstation zur Umwandlung der Medientemperatur vom hohen primärseitigen Temperaturniveau des Fernwärmenetzes auf das sekundärseitige Temperaturniveau vorgesehen.

Auf der Primärseite im Rücklauf werden die erforderlichen Fernwärmezähler zur Ermittlung des Gesamtwärmeverbrauches des Terminal bzw. Pier- Gebäudes in geeichter Ausführung vorgesehen.

In der Umformerstation erfolgt auch die Unterbringung der Ausdehnungsanlage samt den dafür notwendigen Gerätschaften zur Nachspeisung und Entgasung des sekundärseitigen Anlagensystems.

Kältetechnische Versorgung

Die Versorgung des Terminal und Pier Süd Gebäudes mit Klimakaltwasser wird über die Kältezentrale Neu erfolgen, welche nördlich des Office Park-Bereiches geplant ist.

Diese ist jedoch wie oben ausgeführt NICHT Gegenstand des Projektes.

Von der Neuen Kältezentrale wird über einen Kollektor die Fernkälteleitung neben dem derzeit in Ausführung befindlichen Office Park Phase 1 vorbei über den Televatortunnel und den Bereich Schacht 14 im bestehenden Terminal2 zum neuen Kollektor zur Versorgung Terminal und Pier Süd vorgesehen.

Weiters erfolgt eine Anbindung an den Medienkollektor im Bereich des Office Park. Mit dieser Maßnahme kann bei Bedarf die Möglichkeit geschaffen werden, dass eine eventuelle erforderliche Notversorgung auch über die bestehende Kältezentrale erfolgen kann bzw. umgekehrt.

Aus der bestehenden Kältezentrale am Flughafen sind jedoch in den Sommermonaten keine Reserven für eine Versorgung des Terminals bzw. Pier Süd vorhanden, so dass nur durch wegschalten anderer Anlagen und Bereiche im Bestand eine provisorische Versorgung durchgeführt werden kann.

Die Vorlauftemperatur im Klimakaltwassersystem von der Kältezentrale beträgt 6°C, die Rücklauf-Temperatur ca. 12°C. Als Berechnungstemperatur für die Verbraucher wird eine Vorlauftemperatur von 7°C angesetzt (gemäß technischen Richtlinien VIE).

In den Technikzentralen des Terminal im Bereich der Achse T1 –T2/1.UG und im Pier Süd im Bereich der Achse P1/1.UG wird die Fernkälteübergabestation bestehend aus kombiniertem Durchfluss- und Differenzdruckregler mit Mengengrenzer sowie der im Rücklauf eingebaute Kältemengenzähler in geeichter Ausführung zur Ermittlung des Gesamtkältebedarfes des Terminal bzw. Piergebäudes vorgesehen.

Es ist ein direkter Anschluss von Klimaanlage ohne hydraulische Systemtrennung an das Klimawassersystem vorgesehen.

Die Hauptdimension der Klimawasserleitungen im Kollektor Terminal betragen DN 500, die Sticleitung im Kollektor zum Pier Süd wird unter Berücksichtigung der möglichen Piererweiterung DN 400 betragen.

Die Leistungen für den Klimawasserbedarf sind:

| | | |
|-------------------------|-----------|----------------------------|
| Terminal: | 5.704 kW | (bei 72% Gleichzeitigkeit) |
| Pier Süd: | 4.590 kW | (bei 69% Gleichzeitigkeit) |
| Pier Süd – Erweiterung: | 2 300 kW | |
| Gesamt: | 12.594 kW | |

Klima-/Lüftungstechnische Einrichtungen

Für die vor angeführten Kollektorsysteme zur Wärme- und Kälteversorgung ist es erforderlich entsprechende Lüftungs-Öffnungen (bauseitige Leistung) für eine natürliche Be- und Entlüftung vorzusehen.

Außerhalb der Gebäude kann diese Lüftung mittels Lüftungsbauwerke über den Kollektoren, welche gleichzeitig auch als entsprechende Fluchtausstiege konzipiert werden erfolgen

Innerhalb der Gebäude wird in entsprechenden Abständen eine mech. Be- und Entlüftung vorgesehen.

TERMINAL, VERKEHRSBAUWERK und VERTEILERBAUWERK

Heizungstechnische Einrichtungen

Die Anspeisung mit Wäremeenergie für diesen Bereich des Projektes erfolgt ebenfalls aus der zentralen Wärmeerzeugungsanlage des Flughafens.

Einer der drei primärseitigen Wärmetauscher in der Umformerstation Ebene U1 wird mit einer Kleinlastregelstrecke für den Sommerbetrieb ausgerüstet.

In der Umformerstation erfolgt auf der Sekundärseite, nach der Hauptpumpe die Aufteilung auf die einzelnen Wärme-Versorgungsbereiche die sich im wesentlichen wie folgt darstellen:

- Anbindung der Wärmeverbraucher für die Ebene 0 Shop und Retailbereiche
- Anbindung der Wärmeverbraucher in der Ebene 4 (Klima- und Lüftungsanlagen) , in der Technikzentrale sowie der Heizsysteme
- Anbindung der Lüftungszentrale für Gepäcksortieranlage und Garderoben

In der Umformerstation erfolgt auch die Unterbringung der Ausdehnungsanlage für das komplette Sekundärheizungssystem des Terminals, inkl. der dafür notwendigen Einrichtungen zur Nachspeisung und Entgasung, sowie die Wärmetauscher für die Fußbodenheizung der Halle landside..

Wahl der Beheizungsarten für Referenzräume:

Halle Landside:

Aufgrund der großen Fläche und dem daraus resultierenden Volumen der 4-geschossigen Halle wurde hier ein Flächenheizsystem gewählt. Da der Hauptaufenthaltsbereich in der Ebene 0 angesiedelt ist, kann davon ausgegangen werden lediglich diesen Höhenbereich raumtemperaturmäßig zu konditionieren.

Da in den Hallenbereichen bei den Verkehrsflächen eine Nutzungsänderung nur im geringen Ausmaß vorkommt wurde für diese Flächen ein Fußbodenheizungssystem vorgesehen.

Bei den Eingängen zur Halle werden in den jeweiligen Windfängen, Torluftschleier vorgesehen.

Gepäckabholerhalle Ebene 0

Im Bereich der Gepäckabholerhalle in der Ebene 0 werden die Deckeninduktionsgeräte entlang der Trennwand zur Gepächrückgabe als 4-Leiter Deckeninduktionsgeräte geplant.

Check-in Bereich Ebene 1:

Für die Check -In- Counter wird ein statisches Heizsystem über Heizkörper welche über Thermostatventile in Fernverstellbarer Ausführung regelbar sind, bei den einzelnen Check- In-Kojen vorgesehen um eine individuelle Temperaturregelung der einzelnen Arbeitsplätze zu ermöglichen.

Ergänzend zum Heizkörper wird bei jedem Arbeitsplatz eine Luftversorgung der Counter über einen Quellluftauslass mit einer Luftmenge ca. 50 m³/h und Person vorgesehen. Die Quellluftauslässe werden mit einer motorisch- betätigbaren Luftmengenregulierung ausgestattet, damit auch die Zuluftmenge in einem Bereich von 0 – 100% individuell je Arbeitsplatz eingestellt werden kann. Durch diese beiden Maßnahmen mittels Heizkörper und Quellluftauslass wird hier eine Art Mikroklima erzeugt.

Halle airside:

Für die Halle airside erfolgt die Beheizung über die Induktionsgeräte mit Weitwurf Funktion welche auf der innenliegenden Wand über den Check- In Bereich situiert sind.

Loungen, Retail-, Shops Fassadenbereich:

Um ein Maximum an Flexibilität für eine spätere Raumaufteilung zu erhalten, bzw. den Anforderungen der Einrichtung gerecht zu werden, werden zur Abdeckung der erforderlichen Heizlasten die in der Zwischendecke eingebauten Induktionsgeräte in unmittelbarer Nähe zu Fassade mittels Wärme versorgt (4-Leitersystem).

Kernbereiche Ebene 0 - Ebene 3:

Die Kernbereiche in den Ebenen 0-3 erhalten keine statischen Heizflächen.

Radiatorenheizung:

Untergeordnete Räume in der Ebene U1 bzw. in der Ebene 4 wie z.B.: Lagerräume Gänge und Technikräume werden mittels Radiatoren beheizt.

Ebenfalls über Radiatoren werden die entlang der Fassade der Ebene 0 situierten Küchen und Nebenräume ausgestattet.

Gepäcksortieranlage UG 1 und E 0:

Für die erforderliche Raumkonditionierung der Gepäcksortieranlage in der Ebene U1 sowie in der Ebene E 0 werden Umluftgeräte in Deckenausführung vorgesehen.

Die Deckenkühlgeräte entlang des Außenbereiches in der Gepäcksortierhalle auf Ebene 0 werden auch für eine Beheizung mittels Change- Over- System verwendet.

Kältetechnische Einrichtungen

Für die kältetechnische Versorgung des Terminalgebäudes wird eine Klimawasserübergabe-Station im Technikraum im Terminal im Bereich der Achsen T1 – T2 im 1.Untergeschoß vorgesehen.

Die Anspeisung erfolgt wie bereits oben beschrieben aus dem Kollektorsystem über die neu geplante Kältezentrale.

Die erforderliche Kälteleistung für das Terminalgebäude beträgt 7893kW, unter Berücksichtigung einer Gleichzeitigkeit von 72% ergibt sich eine Kälteleistung von 5.704kW.

In der Übergabestation erfolgt nach der Durchfluss - und Differenzdruckeinrichtung und der Kältezählung eine Aufteilung auf folgende Versorgungsbereiche:

Anbindung der Kälteverbraucher für die Ebene 0 Shop und Retailbereiche

Anbindung der Kälteverbraucher in der Ebene 4 (Klimaanlagen) , in der Technikzentrale sowie der sonstigen klimatechnischen Einrichtungen in den einzelnen Ebenen.

Anbindung der Kälteverbraucher für die Ebene U1 Umluftkühler Gepäcksortieranlage

Check- In- Bereich / Gepäckabholerhalle / Bewegungsflächen / Büros / Verkehrsflächen:

Für die Abdeckung der inneren und äußeren Lasten werden diese Raumflächen unabhängig ihrer Raumwidmung entsprechend dem Ausbauraster, mit Deckeninduktionsgeräten ausgestattet. Über diese Geräte werden die auftretenden Abwärmelasten abgeführt.

Entsprechend der zukünftigen Raumaufteilung werden die Induktionsgeräte regelungstechnisch auf den jeweils entsprechenden Raumtemperaturfühler bzw. Raumtemperaturregler zusammengefasst (Einzelraumregelung).

Gepäckrückgabe Ebene 0:

Zur Abdeckung der Abwärmelasten der Gepäckfördereinrichtungen sowohl in der Ebene U1 als auch in der Ebene 0 sind Umluftkühler für Deckenmontage geplant.

Retailbereiche/Loungen/Gastrobereiche:

Diese Bereiche erhalten über die Möglichkeit hinaus Deckeninduktionsgeräte einzubauen, zur Abdeckung zusätzlicher innerer Lasten, die Möglichkeit an ein Klimakaltwasser-Rohrleitungssystem für den Anschluss von 2-Leiter Umluftgeräte anzuschließen.

Gepäcksortieranlage UG 1 und E 0:

Für die erforderliche Raumkühlung der Gepäcksortieranlage in der Ebene U1 sowie in der Ebene E 0 werden Kühlgeräte in Deckenausführung vorgesehen.

Die Deckenkühlgeräte entlang des Außenbereiches in der Gepäcksortierhalle auf Ebene 0 werden auch für eine Beheizung mittels Change- Over- System verwendet.

Klima-/Lüftungstechnische Einrichtungen

Allgemeines:

Die Auslegung der Klima- und Lüftungsanlagen (ausgenommen Gastro und Küchenanlagen) erfolgt auf Basis der Personenbelegungszahlen mit einem spezifischen Außenluftbedarf pro Person. Dieser Außenluftbedarf beträgt im Normalfall ca. 40m³/Person, bei maximaler Belegung wird jedoch mit einem personenbezogenen Außenluftbedarf von 20-25m³/h gerechnet.

Bei der Lüftungstechnik ist soweit technisch möglich, eine modulare Anlagenkonfiguration geplant. Somit werden über sogenannte Modulgeräte die Raum- und Funktionsflächen der einzelnen Ebenen darüber grundsätzlich versorgt, wobei es Sonderflächen mit erhöhten Luftwechselzahlen (Küchen f. Gastrobereiche) gibt, welche über nutzungsspezifische „Sondergeräte“ erfasst werden.

Die Anordnung der Hauptlüftungsanlagen für die Module 1-6 erfolgt in der Technikzentrale in der Ebene 4.

Aufgrund der Situierung der Modulanlagen 1-6 in der Dachzentrale ergeben sich relativ kurze Luftkanalsysteme für die Außenluftansaugung als auch Fortluftausblasung. Weiters werden dadurch für Außenluft- und Fortluft keine Schachtfächen durch das Terminalgebäude benötigt.

Die Außenluftansaugung erfolgt aus den erweiterten Lichtschächten (begehrbar) in der Ebene 4 in denen in der Längswand des Schachtes entsprechend der erforderlichen Luftmenge, Wetterschutzgitter zur Außenluftansaugung eingebaut sind

Ebenfalls über Lichtschächte wird auch die Fortluft ausgeblasen. Durch eine wechselweise Anordnung dieser Lichtschächte für Außenluftansaugung bzw. für Fortluftausblasung wird die grundlegende Außenluftansaugung bzw. Fortluftausblasung der Modullüftungsanlagen 1-6 sichergestellt.

Die übrigen Lüftungsanlagen welche Außenluftansaugungen und Fortluftausblasungen benötigen, werden ebenfalls über diese Lichtschächte versorgt.

Einer dieser Lichtschächte in der Ebene 4 soll als Einbringöffnung für größere Geräte- und Anlagenteile in die Technikzentrale genutzt werden.

Die übrige Einbringung von Betriebsmitteln in die Zentrale erfolgt über die Feuerwehraufzüge.

In der Technikzentrale in der Ebene 4 werden entsprechende Lagerflächen für die vorübergehende Lagerung der erforderlichen Ersatzteile wie Filter Keilriemen etc vorgesehen.

Die Modullüftungsgeräte 7 und 8 sind in zwei Technikzentralen an der Nordfassade des Terminals in der Ebene 0 situiert. Die Außenluftansaugung für diese beiden Geräte erfolgt über die Zwischendecke des Verkehrsbauwerks.

Ein großer Anteil der Luftmenge dieser beiden Klimaanlagen dient zur lufttechnischen Versorgung der Halle Landside, der kleinere Anteil zur Versorgung der nördlich der Halle Landside auf Niveau Ebene 0 angeordneten Retail- und Gastrobereiche, da die Abluft der Halle über die Modulanlagen 1-6 über die Oberlichten der Halle auf E3 abgesaugt werden.

Grundmodulanlagen am Dach des Terminal: 6 Stück Modullüftungsanlagen

| | | |
|--------------------|--------------|-------------------------|
| Modulanlage MT 01: | Zuluftmenge: | 51.000m ³ /h |
| | Abluftmenge: | 63.070m ³ /h |

| | | |
|--------------------|--------------|-------------------------|
| Modulanlage MT 02: | Zuluftmenge: | 51.000m ³ /h |
| | Abluftmenge: | 65.570m ³ /h |

| | | |
|--------------------|--------------|-------------------------|
| Modulanlage MT 03: | Zuluftmenge: | 51.000m ³ /h |
| | Abluftmenge: | 65.640m ³ /h |

| | | |
|--------------------|--------------|-------------------------|
| Modulanlage MT 04: | Zuluftmenge: | 51.000m ³ /h |
| | Abluftmenge: | 61.560m ³ /h |

| | | |
|--------------------|--------------|-------------------------|
| Modulanlage MT 05: | Zuluftmenge: | 51.000m ³ /h |
|--------------------|--------------|-------------------------|

| | | |
|--------------------|--------------|-------------------------|
| | Abluftmenge: | 63.290m ³ /h |
| Modulanlage MT 06: | Zuluftmenge: | 51.000m ³ /h |
| | Abluftmenge: | 58.670m ³ /h |
| Modulanlage MT 07: | Zuluftmenge: | 62.850m ³ /h |
| | Abluftmenge: | 11.390m ³ /h |
| Modulanlage MT 08: | Zuluftmenge: | 68.000m ³ /h |
| | Abluftmenge: | 15.550m ³ /h |

Geräteaufbau der Modulanlagen:

| | |
|----------------|--|
| <u>Zuluft:</u> | Außenluftklappe Schalldämpfer Wärmerückgewinnung(rotierend) mit Feuchterückgewinnung Ventilator drehzahl geregelt über Frequenzumformer Heizregister Aktivkohlefilter Kühlregister Kontaktbefeuchter Nachheizregister Filter F9 |
| <u>Abluft:</u> | Schalldämpfer Schalldämpfer Filter G4 Ventilator drehzahl geregelt über Frequenzumformer Wärmerückgewinnung(rotierend) mit Feuchterückgewinnung Schalldämpfer Außenluftklappe |

Wesentliche Lüftungs- und Luftverteilsysteme:

Lüftungssystem Halle Landside, Ebene 0

Die Lufteinbringung in die Halle Landside erfolgt über Weitwurfdüsen welche in der Längsaußenwand der Halle, im Zwischendeckenbereich der Ebene 0 situiert sind.

Die Zuluft einbringung in die Halle erfolgt über die Modullüftungsanlagen MT 07 und MT 08. Für die Klimatisierung der Halle wird jeweils eine eigene Zone mit Nachheiz- und Kühlregister bei diesen Modullüftungsanlagen vorgesehen.

Die Abluft für die Halle Landside wird über im Deckenbereich auf Niveau der Ebene 3 eingebaute Abluftöffnungen in den Lichtschächten über die Modullüftungsanlagen MT 01 bis MT 06 abgesaugt. Aus diesem Grund sind bei den Modullüftungsanlagen die Abluftmengen größer als die Zuluftmengen.

Im Winterbetrieb wird die Abluft der Halle über die Wärmerückgewinnung der Modulanlagen geführt und die Abluft der Halle für die Zulufterwärmung verwendet.

Im Sommerbetrieb wird pro Modul ein eigener Abluftventilator vorgesehen, welcher direkt die Hallenbereiche entlüftet. Die Umschaltung auf die Hallenentlüftung erfolgt über die ZLT Raum- und Außentemperaturabhängig. Übersteigt die Ablufttemperatur der Halle die Außentemperatur, sodass ein Energierückgewinn aus der Abluft nicht mehr erfolgen kann, erfolgt die Umschaltung der Entlüftung der Halle von der Absaugung über die Modulanlage auf die Abluftabsaugung über die separate Abluftanlage. Diese Abluftanlagen sind je Modul (1-6) zugeordnet.

Die Luftmenge der Abluftanlagen Modul 1-6 für die Halle Landside betragen jeweils 16.440m³/h.

Lüftungssystem Gepäckabholerhalle Ebene 0

Für die Gepäckabholerhalle erfolgt die Raumklimatisierung einerseits über die entlang der Innen- und Außenwand situierten Deckeninduktionsgeräte. Zusätzlich werden zur Raumkühlung zwischen den Gepäckrückgabebändern Umluftkühlgeräte vorgesehen. Zwischen den Umluftkühlgeräten wird zusätzlich noch Primärluft in den Raum eingebracht. Die Geräte werden in eine bauseitige Verkleidung integriert.

Die Deckeninduktionsgeräte zur Raumaußenseite(Gepäcksortierbereich) werden als Vierleitergeräte sowohl zum Heizen als auch zum Kühlen vorgesehen. Die Geräte entlang der Rauminnenwand werden nur als 2-Leiter Geräte vorgesehen.

Die Abluft wird über Deckenspalte der Zwischendecke und der dahinterliegenden Abluftkanäle abgesaugt, zu den Kernbereichen und weiter über die Schächte und den gemeinsamen Abluftkanälen mit den übrigen Raumbereichen bis in die Technikzentrale in der Ebene 4 zu den Abluftgeräten der Modulanlagen geführt.

Lüftungssystem Gastro- und Retailbereich Ebene 0

Für den auf der Nordseite der Halle Landside vorgesehenen Gastro- und Retailbereich ist derzeit für den Teilaufbau entsprechend den Flächen eine Grundlüftungssystem mit einem zumindest Außenluftwechsel entsprechend der personen- und flächenbezogenen Kühllastberechnung vorgesehen. Die Luftversorgung dieser Bereiche erfolgt über die Modullüftungsanlagen MT 07 und MT 08, welche sich auf der Nordseite des Terminals in zwei Technikzentralen befinden.

Die Luftversorgung für diese Bereiche wird derzeit gemäß Teilausbau nur bis in die Raumbereiche geführt. Eine Festlegung betreffend der Luftverteilung erfolgt erst im Zuge des Mieterausbaues.

Für die derzeit in den Architekturplänen ausgewiesenen Küchen der Gastrobereiche werden eigene Lüftungsanlagen mit Zu- und Abluft vorgesehen. Diese Lüftungsanlagen werden ebenfalls in den vor beschriebenen Technikzentralen situiert.

Lüftungssystem Halle airside, Ebene 1:

Für den Hallenbereich Airside werden an der innenliegenden Hallenwandseite im Zwischendeckenbereich auf Niveau der Ebene E1 Induktionsgeräte mit angebauter Weitwurfdüse zur Luftfeinbringung vorgesehen.

Die Abluft für die Halle Airside wird über im Deckenbereich auf Niveau der Ebene 3 eingebaute Abluftöffnungen in den Lichtschächten über die Modullüftungsanlagen MT 01 bis MT 04 abgesaugt.

Im Winterbetrieb wird die Abluft der Halle Airside über die Wärmerückgewinnung geführt, für den Sommerbetrieb wird für die Module 1 bis 4 in Analogie zur Halle Landside jeweils ein eigener Abluftventilator je Modul vorgesehen, welcher direkt die Hallenbereiche entlüftet.

Abluftanlage Halle Airside Bereich Modul 1 mit 7.560m³/h

Abluftanlage Halle Airside Bereich Modul 2 , 3 und 4 mit jeweils 15.120m³/h

Lüftungssystem innenliegender Check- In Bereich Ebene 1

Für den zwischen den Hallen liegenden Check- In Bereich auf Ebene E1 werden in der Zwischendecke in einem Abstand von ca. 4 - 5m voneinander Deckeninduktionsgeräte vorgesehen. Über diese Deckeninduktionsgeräte wird einerseits die erforderliche personenbezogene Primärluftmenge und darüber hinaus der erforderliche Kühlleistung in den Bereich eingebracht

Die Abluft aus dem innenliegenden Check- In Bereich wird zum Teil über die Deckenspalte in der Nähe der Kernbereiche, sowie über die Halle Airside die Lichtschachtbereiche abgesaugt.

Für die Counter in der Check- In Halle wird wie bereits im Kapitel Heizung beschrieben ein Mikroklima vorgesehen.

Bei jedem Arbeitsplatz wird eine Luftversorgung der Counter über einen Quellluftauslass mit einer Luftmenge 50 m³/h und Person vorgesehen. Die Quellluftauslässe werden mit einer motorisch-betätigbaren Luftmengenregulierung ausgestattet, damit auch die Zuluftmenge in einem Bereich von 0 – 100% individuell je Arbeitsplatz eingestellt werden kann. Durch diese beiden Maßnahmen mittels Heizkörper und Quellluftauslass wird hier eine Art Mikroklima erzeugt.

Die Luftanspeisung der Quellluftauslässe erfolgt über ein Luftkanalsystem in der Ebene 0. Bei Durchtritt der Luftkanäle in die Ebene 1 sind jeweils Brandschutzklappen im Fußbodenbereich E1 vorgesehen.

Lüftungssystem Ebene 2 und 3

Für die zwischen der Halle Landside und Halle Airside innenliegenden Räume in der Ebene 2 und 3 wird über die jeweils entsprechend den Modulen und Kernen zugeordneten Modulklimaanlagen die erforderliche hygienische Außenluft in die Räumlichkeiten eingebracht.

Um jedoch eine maximale Flexibilität bezüglich der Raumnutzung gewährleisten zu können werden in den Ebenen 2 und 3 vor allem in die derzeit ausgewiesenen Bürobereiche ein zumindest 2,0-facher Außenluftwechsel in die Ebenen eingebracht und bei der Modularanlagenauslegung berücksichtigt, sodass bezüglich der geforderten Nutzungsflexibilität auch andere Raumnutzungen die einen zumindest 2-fachen Außenluftwechsel auf Grund von Personenbelegungsdichten erfordern, untergebracht werden können.

Für Aufenthalts- und Gardarobengebiete wurde ein ca. 5-6-facher Außenluftwechsel in der Luftmengenbilanz berücksichtigt.

Die Zuluft einbringung in den Büroräumen erfolgt über Deckeninduktionsgeräte.

Für die Bürobereiche wird weitestgehend in Abhängigkeit der geforderten Flexibilität ein Ausbauraster vorgesehen um größtmögliche Flexibilität für den Ausbau der Büroräume zu erhalten.

Zum derzeitigen Ausbauraster in Längsrichtung der Fassade ist als Variante eine Ausrichtung der Deckeninduktionsgeräte auch in Querrichtung zur Fassade vorgesehen.

In Garderobengebieten werden Zuluftauslässe in Form von Schlitzauslässen bzw. entsprechende Zuluftgitter vorgesehen.

Da in Teilbereichen die Anordnung von Großraumbüroflächen vorgesehen wird, werden auch die jetzt bei den kleinteiligen Büroflächen zugeordneten Gangbereiche mit Deckeninduktionsgeräten ausgestattet.

Lüftung Küchen der Gastrobereiche Ebene 0, 1, 2 und 3

Für die derzeit als Gastrobereiche gewidmeten Flächen, werden entsprechend den vorgenommenen Flächenschlüssel zur Aufteilung der Flächen für die einzelnen Gastrobereiche (siehe Auflistung der Lüftungsanlagenzusammenstellung) für die jeweiligen Küchenbereiche, eigene Lüftungsanlagen vorgesehen.

Die Lüftung des davorliegenden Gastrobereiches selbst, erfolgt über die Modullüftungsanlage.

Die Luftmengen für die festgelegten Bereiche und Anlagen (Küchenanlage Terminal – KAT) betragen:

| Anlagenbezeichnung: | Zuluftmenge | Abluftmenge | Versorgungsbereich |
|---------------------|-------------|-------------|--------------------|
| KAT 01: | 1.650m³/h | 2.060m³/h | E3/T6 |
| KAT 02: | 3.620m³/h | 4.020m³/h | E3/T6 |
| KAT 03: | 1.650m³/h | 2.080m³/h | E2/T6 |
| KAT 04: | 8.080m³/h | 8.980m³/h | E2/T6 |
| KAT 05: | 3.760m³/h | 4.180m³/h | E2/T5 |
| KAT 06: | 780m³/h | 1.120m³/h | E2/T5 |
| KAT 07: | 4.670m³/h | 5.190m³/h | E1/T6 |
| KAT 08: | 3.580m³/h | 3.980m³/h | E0/T3 Landside |
| KAT 09: | 6.490m³/h | 7.210m³/h | E0/T4 Landside |

Die Anlagen KAT 01 bis KAT 07 sind in der Technikzentrale in der Ebene 4 im Bereich der Achsen T5 und T6 situiert.

Die Anlagen KAT 08 und KAT 09 sind in den Technikzentralen im Bereich der Halle Landside auf Ebene 0 untergebracht.

Geräteaufbau der Küchenlüftungsanlagen:

Zuluft: Außenluftklappe
Schalldämpfer
Filter F7
Wärmerückgewinnung(Plattenwärmetauscher)
Heizregister
Kühlregister
Ventilator 2-stufig
Aktivkohlefilter
Filter F9
Schalldämpfer

Abluft: Schalldämpfer
Filter (Fettfangfilter)
Ventilator 2-stufig

Die Sonderanlage für Lager- und Nebenräume versorgt die in der Ebene U1 im Bereich der Achse T6 situierten Lagerbereiche.

Die Außenluftansaugung für diese Anlage erfolgt an der östlichen Seite des Terminals im Bereich des Anlieferungsbereiches, die Fortluftausblaseung erfolgt über ein Wetterschutzgitter unterhalb der Laderampe.

Sonderanlage SAT 04: Zuluftmenge: 10.380m³/h
 Abluftmenge: 8.960m³/h

Lüftungsanlage für Gepäcksortieranlage GPST 01:

Für die Lüftungstechnische Versorgung der Gepäcksortieranlage mit Außenluft, wird in der Technikzentrale in der Ebene U1 eine Lüftungsanlage (Anlage GPST 01) in der Technikzentrale Achse T1, wie situiert.

Die Anlage ist als Zuluft- und Abluftanlage konzipiert.

Die Außenluft wird wie bereits bei der Anlage SAT 02 beschrieben über den Kernschacht TO angesaugt, die Fortluft auch wieder über diesen Schacht ausgeblasen.

Die Zuluft einbringung erfolgt über ein Luftkanalsystem entlang des Hauptunterzuges in der Gepäcksortierhalle.

Für die derzeit vorgesehenen Arbeitsplätze im U1 werden mittels Umluftkühl-/ Heizgeräte im 4-Leitersystem die entsprechenden am Arbeitsplatz erforderlichen Temperaturen (Winter 20°C, Sommer max. 26°) erreicht.

Gepäcksortieranlage GPST 01: Zuluftmenge: 25.570m³/h
 Abluftmenge: 25.570m³/h

Zuluft: Außenluftklappe
 Schalldämpfer
 Wärmerückgewinnung(rotierend) mit Feuchterückgewinnung
 Ventilator drehzahl geregelt über Frequenzumformer
 Heizregister
 Aktivkohlefilter
 Kühlregister
 Kontaktbefeuchter
 Nachheizregister
 Filter F9
 Schalldämpfer

Abluft: Schalldämpfer
 Filter G4
 Ventilator drehzahl geregelt über Frequenzumformer
 Wärmerückgewinnung(rotierend) mit Feuchterückgewinnung
 Schalldämpfer
 Außenluftklappe

Abluftanlagen im Terminal:

Für die nachstehend angeführten Abluftanlagensysteme wird die erforderliche Nachströmluft für diese Anlagen entweder über die in diesem Bereich vorgesehene Modul Lüftungsanlage bzw. Sonderanlage zugeführt, oder die Luft strömt direkt aus dem Freien nach.

Im Besonderen werden folgende Abluftsysteme unterschieden:

Abluft WC-Anlagen:

Zuluft über die jeweilige diesen Bereich versorgende Modulanlage bzw. Sonderanlage.

Abluft aus Technikbereiche:

Zuluft über die Lüftungsanlage Technik bzw. Luftnachströmung direkt aus dem Freien über entsprechende Nachströmkanäle

Abluft Müllräume:

Abluft direkt ins Freie.

Abluft USV / UMTS - Räume:

Zuluft über die Lüftungsanlage Technik.

Abluft Fettabscheiderräume:

Nachströmung direkt aus dem Freien über Luftkanal.

Abluft Aufzugsmaschinenräume:

Nachströmung direkt aus dem Freien über Luftkanal.

Abluft UFO- Heizzentrale:

Nachströmung direkt aus dem Freien über Luftkanal.

Traforaumentlüftungen, Station 5 und 8:

Nachströmung der Außenluft über bauseitige Schächte bzw. L90 Potterien direkt aus dem Freien.

Zentralbatterieraum:

Zuluft über die Lüftungsanlage Technik.

NT-Providerraum:

Zuluft über die Lüftungsanlage Technik.

Torschleieranlagen:**Torluftschleieranlagen im Zugangsbereich Terminal:**

Für die Zugangsbereiche zum Terminal sind folgende Torluftschleieranlagen geplant:

Ebene U1:

Eine Torluftschleieranlage(Doppelanlage) im westlichen Zugangsbereich (Windfang) vom ÖBB-Bahnhof

Eine Torluftschleieranlage(Doppelanlage) im östlichen Zugangsbereich (Windfang) vom ÖBB-Bahnhof östlich Achse T6.

Beide Anlagen haben eine Gesamtluftmenge von 15.000m³/h

Ebene E0:

Zwei Torluftschleieranlagen im Zugangsbereich vom Verkehrsbauwerk zwischen den Achsen T2-T3 und T4-T5 in doppelter Anordnung mit jeweils 7.500m³/h

Ebene E1:

Bei den 5 Eingangsbereichen in der Ebene 1 entlang der nördlichen Fassade des Terminals sind ebenfalls Torluftschleier angeordnet.

Die Luftmenge für jede dieser Torluftschleieranlagen beträgt je 7500m³/h

Alle diese vor beschriebenen Torluftschleier werden mittels Heizwarmwasser versorgt.

Torluftschleieranlagen Gepäckrückgabe/Gepäcksortieranlage:

Für den Bereich der Gepäckrückgabehalle im Terminal der Ebene 0 im Achsbereich T1, T3 (2x) und T5 sowie im Bereich der Gepäcksortieranlage auf Achse T6 (4x) werden bei den Ein- bzw. Ausfahrten, Luftschleieranlagen im reinen Umluftbetrieb ohne Heizregister zur Verhinderung des Eindringens der kalten Außenluft in die Raumbereiche vorgesehen.

Pro Toröffnung sind zwei Geräte mit je einer Luftmenge von 9.600m³/h vorgesehen.

Insgesamt sind 8 Torschleieranlagen bestehend aus jeweils 2 Geräten geplant.

Luftbefeuchtung:

Für die Luftbefeuchtung werden Kontaktbefeuchter vorgesehen.

Luftkanalsystem:

Bei allen Lüftungsanlagen werden Luftkanäle welche einen Brandabschnitt durchdringen, im Bereich der Brandabschnittsquerung mit motorbetätigten Brandschutzklappen in Qualifikation K90 mit Endschalter eingebaut.

Sollte ein unmittelbarer Einbau von Brandschutzklappen in die Brandschutzwand auf Grund erschwerter Zugänglichkeit nicht möglich sein, so werden die Luftkanäle vom Einbauort der Klappe (Ab Achse Klappenblatt) bis zur Brandschutzwand entsprechend L90 ummantelt.

Sollten entsprechender technischer Anforderungen, keine Brandschutzklappen in Luftkanäle eingebaut werden können, werden die Luftleitungen beim Durchdringen von Brandabschnitten entsprechend L90 ummantelt ausgeführt.

Durchbrüche in Wänden und Decken, in denen Brandschutzklappen situiert sind werden zum Bauwerk entsprechend mittels Brandabschottung, in Ausführung als Weichschott abgeschottet.

Terminal - Brandrauchentlüftung/Druckbelüftung

Die hohen Hallenbereiche Land- und Airside werden in die Entrauchung nicht mit einbezogen.

Die für die Entrauchung erforderlichen Brandrauchentlüftungskanäle werden jeweils als selbsttragende Luftkanäle in L90 Qualifikation vorgesehen. Zur Umsetzung der Brandrauchentlüftung der aus der jeweiligen Ebene bzw. Entrauchungsbereiches werden Brandrauchklappen (BRK) entsprechend der Anforderungen in das Luftkanalsystem eingebaut. Die Steuerung der Brandrauchentlüftung erfolgt in Abhängigkeit der Brandmeldeanlage.

Brandrauchentlüftung Terminal (Ebene E0 und E1) Kernbereich:

Für die Brandentrauchung im Terminal werden in jedem Kernbereich (Modul 1 bis 6) vertikale Brandrauchentlüftungsschächte mit jeweils in der Technikzentrale in der Ebene 4 situierten Brandentrauchungsventilatoren für die Entrauchung der Innenzone vorgesehen.

Die Luftmengen für die Brandentrauchung wurden für eine Brandlast von 500kW/m² geplant. Und unter Berücksichtigung des Korrektiv durch die Sprinkleranlage sowie der Brandmeldeanlage eine Dimensionierungsluftmenge von 57.900m³/h. Auslegung erfolgt auf 60.000m³/h.

In den großflächigen Bereichen der Ebenen 0 – Gepäckrückgabe und in der Ebene 1 Check – In-Bereich werden die Luftmengen für die Brandrauchentlüftung pro Kernbereich mit einer Luftmenge von 60.000m³/h pro Rauch- bzw. Brandabschnitt bemessen. Über den Angrenzenden Rauchabschnitt wird mittels in Ihrer Luftförderrichtung reversierbaren Brandrauchentlüftungsventilatoren der entsprechende Bedarf an Außenluft in den angrenzenden Rauchabschnitt eingebracht.

Retail- und Gastrobereiche in diesen Ebenen werden ebenfalls an das zentrale Brandrauchentlüftungssystem der Kerne angeschlossen und entrauchet.

Hier werden für die Dimensionierung der Luftmenge als Maximum die gleichen Parameter wie bei den großflächigen Bereichen angesetzt, d. h. die Luftmenge für die Brandentrauchung beträgt in diesem Fall bis zu 60.00m³/h.

Brandrauchentlüftung Terminal (Ebene E2 und E3) Kernbereich:

Für die Ebenen 2 und 3, ist eine Brandentrauchung der Verkehrsflächen vorgesehen.

Es ist ein 20-facher Luftwechsel bei der Dimensionierung der Brandentrauchung berücksichtigt worden.

Die Brandentrauchungskanäle in den einzelnen Ebenen werden an das System der Zentralen Brandentrauchungsschächte angeschlossen.

Für diese Bereiche ergeben sich je nach Größe der Verkehrsflächen Luftmengen in einer Größenordnung von 15-20.000m³/h.

Die erforderliche Nachströmluft strömt über die angrenzenden Rauchabschnitte, in welchen über die Brandrauchentlüftung Luft eingeblasen wird, nach.

Die Retail- und Gastrosflächen werden ebenfalls in das zentrale Brandentrauchungssystem eingebunden.

Für diese Bereiche ist ein 12-facher Luftwechsel bzw. die maximale angenommene Brandlast wie bei den Großflächen berechnet zur Dimensionierung der Brandrauchentlüftung berücksichtigt. Daher beträgt die maximale Luftmenge für diese Bereiche 60.000m³/h.

Restentrauchung der kleinteiligen Bürobereiche

Für die Restentrauchung der kleinteiligen Bürobereiche nach einem Brand, wird die Einbindung des Abluftkanalsystems in der Nähe der Kernbereiche in das Brandrauchentlüftungssystem mittels umschaltbarer Brandrauchklappen vorgesehen, die Rücksaugung aus dem Abluftkanalsystem über die Steigschächte durch ebenfalls eingebaute Brandrauchklappen jedoch unterbunden. Nach erfolgter Brandrauchentlüftung über das herkömmliche Abluftkanalsystem wird dieses gereinigt bzw. ggf. erneuert. Für die Bemessung der Entrauchungsmenge der Büroflächen wurde ein 6-facher Luftwechsel berücksichtigt.

Brandrauchentlüftung der Retail- und Gastrobereiche Ebene 0 Landside

Retail- und Gastrobereiche in dieser Ebene werden ebenfalls entraucht. Hier wurden für die Dimensionierung der Luftmenge als Maximum die gleichen Parameter wie bei den großflächigen Bereichen bzw. den Gastroebenen in den anderen Ebenen angesetzt. Die erforderliche Nachströmluft wird über die Halle Landside bezogen. Die Brandrauchabluft wird über Bodenkanäle zu den Kernen bei den Achsen T2, T3, T4 und T5 und über die Kernschächte in die Ebene 4 Technikzentrale geführt.

Brandrauchentlüftung Eventbereich Ebene 2/Luftraum Ebene 3

Für den Eventbereich in der Ebene 2 wird eine mechanische Brandrauchentlüftung vorgesehen. Für diese Bereiche ist die maximale angenommene Brandlast wie bei den Großflächen berechnet zur Dimensionierung der Brandrauchentlüftung berücksichtigt. Die maximale Luftmenge beträgt für diese Bereiche 60.000m³/h. Es werden zur Brandentrauchung zwei Ventilatoren mit jeweils 30.000m³/h vorgesehen. Die erforderliche Nachströmluft wird über die reversible Brandrauchentlüftungsanlage auf der Achse T1 in den Eventbereich eingebracht. Die Brandrauchentlüftungsventilatoren für den Eventbereich sind in der Ebene 4 situiert.

Brandrauchentlüftung Gepäcksortierhalle Terminal Ebene U1 und E0

Während der Ausarbeitung des Entwurfes wurde in Abstimmung mit dem Planer für Brandschutz, der Feuerwehr und im Zuge von Vorgesprächen mit der Behörde die Entrauchung der Gepäcksortieranlage auf Niveau der Ebene U1 auch an die Brandrauchentlüftungsanlage der Ebenen 0 bis 3 über die zentralen Brandrauchentlüftungsschächte angeschlossen. Die erforderliche Nachströmluft für den Bereich erfolgt entweder über Außenluftöffnungen im Bereich der Feuerwehruzugänge in der Ebene U2, bzw. wie vor beschrieben über die in Ihrer Dreh- und Luftförderrichtung reversierbaren Brandrauchventilatoren in der Ebene 4.

Die Luftmenge für die Brandrauchentlüftung der Gepäcksortierhalle beträgt 60.000m³/h. Die hierzu erforderliche Außenluftmenge über den danebenliegenden Kernschacht ebenfalls 60.000m³/h.

Brandgasventilatoren :

Für die Brandrauchentlüftung über die Kernbereiche wie vor beschrieben werden in der Ebene E4 – Technikzentrale am Dach im Bereich des Brandentrauchungsschachtes – pro Modul jeweils ein Brandgasventilator situiert, der bemessen für die größte Brandgasmenge die in einer Ebene abgesaugt werden kann, ausgelegt ist.

Die Brandgasventilatoren sind entsprechend der ÖNORM H 6029 – Räume mit automatischer Sprinkleranlage – zumindest für eine Prüftemperatur von 400 °C für 90 Minuten ausgelegt und geprüft nach EN 12101-3 (TÜV).

Die geplanten BRE- Ventilatoren werden reversibel eingesetzt, d.h.: unterschiedliche Strömungsrichtungen (BRE- Absaugung bzw. AUL- Nachströmung) ohne Umschaltklappen. Die AUL – Nachströmung erfolgt vom angrenzenden Brand- bzw. Rauchabschnitt durch reversible BRE- Ventilatoren.
Luftmengenermittlung:

20 facher LW – Bewegungsflächen
12 facher LW – Shops, Lounges und sonstige Kleinbereiche inkl. Gates
6 facher LW – Büros

Stiegenhäuser werden über natürliche RWA entraucht.
Feuerwehraufzüge werden mechanisch druckbelüftet.

Brandrauchentlüftung luftseitiger Gepäckverladerraum Ebene 0

Der luftseitige Gepäckverladerraum wird über in die Fassade integrierte Wandeinbauventilatoren auf das Vorfeld brandrauchentlüftet. Die erforderliche Nachströmluft wird über die Toröffnungen nachgesaugt.

Luftmenge je Achse entsprechend der Auslegung der Brandrauchentlüftung in der Gepäcksortieranlage 60.000m³/h.

Diese Ventilatoren werden wie vor beschrieben ebenfalls für eine Prüftemperatur von 400 °C für 90 Minuten ausgelegt.

Brandrauchentlüftung Cafe E1

Für die Brandrauchentlüftung des Cafes ist im Vordachbereich jeweils pro Abschnitt ein Brandrauchventilator mit einer Luftmenge von 4000m³/h vorgesehen. Die Brandrauchfortluft wird über den Vordachbereich ausgeblasen.

Die Situierung des Ventilators erfolgt im Hohlraum des Vordachbereiches.

Medienkollektor:

Der Medienkollektor wird nicht in die zentrale Brandrauchentlüftung eingebunden.

Treppenhäuser/Fluchtkorridore:

Die Treppenhäuser welche zu den Fluchtkorridoren führen werden an der obersten Stelle mit einer natürlichen Brandrauchentlüftung versehen. Die Luftnachströmung erfolgt über die Druckbelüftung der Fluchtkorridore und Überströmung der Luft in die Kerne über jeweils eine geöffnete Türe.

Ebene 4 Technikzentralen:

Für die auf drei Brandabschnitte aufgeteilte Technikzentrale in der Ebene 4 ist jeweils eine mechanische Brandrauchentlüftung vorgesehen.

Die Luft strömt über Jalousien in der Fassade aus dem Freien nach.

Druckbelüftungsanlagen:

Druckbelüftungsanlagen Fluchtkorridore Ebene U1:

Für die in der Ebene U1 geplanten Fluchtkorridore, welcher in drei Abschnitte aufgeteilt sind, wird jeweils pro Abschnitt eine Druckbelüftungsanlage vorgesehen. Die Situierung der Ventilatoren für die Druckbelüftung erfolgt in den Technikzentralen Niveau Ebene 0 angeordneten Technikräume in einer Zwischenebene oberhalb der Fluchttreppe. Die Außenluftansaugung für die Druckbelüftung erfolgt über die Zwischendecke des Verkehrsbauwerks.

Die Luftmenge für die Druckbelüftung beträgt je Abschnitt ca. 76.000m³/h.

Diese ergibt sich aus der Anforderung für die geöffneten Türflügel zum Kerntreppenhaus unter Zugrundelegung das nur ein Türflügel geöffnet ist und der durch diesen Öffnungsbereich durchströmenden Luftmenge mit einer Luftgeschwindigkeit von 2m/s in Rechnung zu stellen.

Druckbelüftungsanlage Feuerwehrlifte:

Für die Feuerwehrlifte in den Achsen T0, T3 bzw. T6 wird jeweils eine Druckbelüftungsanlage für den Aufzugsschacht vorgesehen.

Die Lufteinbringung erfolgt von der Technikzentrale in einer Zwischenebene oberhalb der Fluchttreppe über die Zwischendecke des Verkehrsbauwerks, in der Ebene 0 Landside, wo auch die

Druckbelüftung für die Fluchtkorridore vorgesehen ist über einen bauseitigen Luftkollektor auf Niveau der Ebene U2 bis zum Aufzugsschacht.

Druckbelüftung Behinderten Auffangräume in E2 und E3:

Für die Behinderten Auffangräume in E2 u. E3 bei den Achsen T0, T3 u. T6 wird eine Druckbelüftung vorgesehen.

Die Auslegung erfolgt nach ÖNORM EN 12101-6 Klasse E.

Druckbelüftungsanlage Zugang Terminal Ost Ebene U1

Für den Zugang vom ÖBB-Bahnhofbereich auf der Ostseite des Terminals wird im Windfang eine Druckbelüftung vorgesehen.

Die Lufterbringung erfolgt von der Technikzentrale in der Ebene E0/Bereich Achse T6, wird von dort über einen Boden-/Wandkollektor bis zum Windfang geführt u. dort ausgeblasen.

PIER SÜD

Heizungstechnische Einrichtungen

Wie bereits oben beschrieben erfolgt die Heißwasserversorgung über das primärseitige Fernwärmenetz des Flughafens. Östlich der Achse T6 des Terminals erfolgt die Anbindung der Technikzentrale Pier mittels eines Stickschleifers von der Kollektorleitung. Die Dimension der Anbindeleitung für die Heißwasserversorgung beträgt DN 150.

Im Pier Süd wird im Bereich der Achse P1 im 1.UG die Umformerstation zur Umwandlung des Temperaturniveaus auf das sekundärseitige System vorgesehen.

In der Umformerzentrale werden 3 Umformer a. 1.250 kW mit einer Gesamtleistung von ca.3.750kW vorgesehen. Die dabei berücksichtigte Gleichzeitigkeit aller Anlagen beträgt 85%.

Die erforderliche Heizleistung für die Erweiterungsfläche des Pierbereiches (5 Achsen) beträgt 1.880kW.

Diese Leistung wird auf der Primärseite bei der Rohrleitungsdimensionierung der Primärzuleitung berücksichtigt, jedoch ein Ausbau der Umformerstation wird erst bei tatsächlicher Erweiterung des Gebäudes vorgesehen.

Für die Dimensionierung der Hauptanspeisung Steigleitung in der Technikzentrale wird die erforderliche Leistung bereits berücksichtigt.

Einer der drei primärseitigen Wärmetauscher wird mit einer Kleinlastregelstrecke für den Sommerbetrieb ausgerüstet.

In der Umformerstation erfolgt nach der Hauptpumpe die Aufteilung auf die einzelnen Wärmeversorgungsgebiete die sich wie folgt darstellen:

- Anbindung der Wärmeverbraucher für die Ebene 0 und Zwischengeschoss
- Anbindung der Wärmeverbraucher in der Ebene 4 (Klima- und Lüftungsanlagen), in der Technikzentrale sowie der statischen Heizsysteme für die Ebenen 1 bis 3

In der Umformerstation erfolgt auch die Unterbringung der Ausdehnungsanlage für das komplette Sekundärheizungssystem des Terminals, inkl. den dafür notwendigen Gerätschaften zur Nachspeisung und Entgasung.

Gate, Retail und Gastrobereiche

Im Endausbau erfolgt die Beheizung der Gate-, Retail- sowie Gastrobereiche im Pier über die Induktionsgeräte.

Bürobereiche auf Ebenen1-3

Die Beheizung für diese Bereiche erfolgt wie in den vorangeführten Bereichen über die in den Zwischendecken integrierten Induktionsgeräte.

Bürobereiche/Garderoben/Aufenthaltsräume Zwischenebene Z0

Für die Beheizung der Bürobereiche werden in der Ebene Z0 Quellluftinduktionsgeräte in Umluftausführung im 4-Leitersystem vorgesehen, in den übrigen Räumen werden statische Heizflächen (Radiatoren) vorgesehen.

Die Beheizung der Gepäcksortierhalle selbst erfolgt über Umluftheizgeräte.

Kältetechnische Einrichtungen

Für die kältetechnische Versorgung des Piergebäudes wird eine Klimawasserübergabe-Station im Technikraum im Pier im Bereich der Achse P1 im 1.Untergeschoß vorgesehen. Die Anspeisung erfolgt wie unter dem Kapitel Infrastruktur beschrieben aus dem Kollektorsystem von der neuen Kältezentrale. In der Übergabestation erfolgt nach der Durchfluss - und Differenzdruckeinrichtung und der Kältezählung eine Aufteilung auf folgende Versorgungsbereich.

- Anbindung der Kälteverbraucher für die Ebene 0.
- Anbindung der Kälteverbraucher in der Ebene 4 (Klimaanlagen) ,
in der Technikzentrale sowie der sonstigen klimatechnischen
Einrichtungen in den einzelnen Ebenen.

Unter Berücksichtigung der Gleichzeitigkeit von ca. 69% ergibt sich bei eine Kälteleistung von 4.590kW. Wird spätere Erweiterung des Pierbereiches mitberücksichtigt, so ergibt sich eine Gesamtkälteleistung von 6.890kW.

Die vor angeführte Kälteleistung resultiert aus der maximalen Personenanzahl in den Gates und entsprechenden sensiblen und latenten Personenlasten.

Die Auslegung der Register erfolgt auf die für einen Entfeuchtungsbetrieb erforderliche Leistung, da jedoch nicht alle Gates gleichzeitig mit der maximalen Personenanzahl belegt sind (gilt sowohl für Ebene 1 als auch Ebene 3) wurde diese Leistung unter Berücksichtigung einer Gleichzeitigkeit wie vor angeführt reduziert.

Gates:

Für den Gatebereich wird die erforderliche Kühllast einerseits über die zugeführte primär Luftmenge und andererseits über die eingebauten Decken-, bzw. Wandinduktionsgeräte abgedeckt.

Feste Passagierbrücken:

Die Rauklimatisierung in den Festen Brücken erfolgt über Deckenkassettengeräte.

Büros Ebene2:

Für die Bürobereiche in den Ebene 2 werden Deckeninduktionsgeräte vorgesehen.

Bürobereiche Zwischenebene Z0:

Für diese Ebene werden Umluftkühlgeräten in 4-Leiterausführung entsprechend dem Ausbauraster vorgesehen. Die Frischluftversorgung erfolgt über Wand- Quellluftdurchlässe.

Gepäckförderungsanlage E0:

Zur Abdeckung der Abwärmelasten der Gepäckfördereinrichtungen werden hier 4-Leiter Deckenheiz- und Kühlgeräte in Umluftausführung eingesetzt.

Retailbereiche:

Sämtliche Retailbereiche erhalten zur Abdeckung der inneren Lasten die Möglichkeit an ein Klimakaltwasserrohrleitungssystem für den Anschluss von 2-Leiter Umluftgeräte anzuschließen. Für die Mietbereiche wird gemäß Teilausbau derzeit nur eine Klimakaltwasserleitung VL/RL mit Absperren bei Raumeintritt vorgesehen.

Klima-/Lüftungstechnische Einrichtungen

Die Auslegung der Klima- und Lüftungsanlagen (ausgenommen Gastro und Küchenanlagen) erfolgt auf Basis der Personenbelegungszahlen mit einem spezifischen Außenluftbedarf pro Person. Dieser Außenluftbedarf beträgt für Gatebereiche und Büros in Z 0 – 25 m³/h. In allen anderen Nutzungsbereichen wurde 40m³/Person gerechnet.

Bei der Lüftungstechnik ist wie beim Terminal eine modulare Anlagenkonfiguration geplant. Somit werden über sogenannte Modulgeräte die Raum- und Funktionsflächen grundsätzlich versorgt, wobei bei Sonderflächen mit erhöhten Luftwechselzahlen (Küchen f. Gastrobereiche) über nutzungsspezifische „Sondergeräte“ erfasst werden.

Für den Pierbereich ist eine Aufteilung der Luftmenge auf jeweils 2 Lüftungsanlagen / Nord/Süd, pro Modul vorgesehen.

Die Grundmodulanlagen werden am Dach des Piers in der Ebene 4 in der Technikzentrale in Form von 20 Stück Modullüftungsanlagen situiert.

Die Luftmengen für die einzelnen Anlagen betragen

| | |
|---------------------------------|--|
| Modulanlage MPN 01: | Zuluftmenge: 7.500 m ³ /h Abluftmenge: 7.500 m ³ /h |
| Modulanlage MPN 02-09, jeweils: | Zuluftmenge: 16.000 m ³ /h Abluftmenge: 16.000 m ³ /h |
| Modulanlage MPN 10: | Zuluftmenge: 20.000 m ³ /h Abluftmenge: 20.000 m ³ /h |
| Modulanlage MPS 01: | Zuluftmenge: 10.500 m ³ /h Abluftmenge: 10.500 m ³ /h |
| Modulanlage MPS 02-09, jeweils: | Zuluftmenge: 16.000 m ³ /h Abluftmenge: 16.000 m ³ /h |
| Modulanlage MPS 10: | Zuluftmenge: 21.500 m ³ /h Abluftmenge: 21.500 m ³ /h |

Geräteaufbau der Modulanlagen:

Zuluft: Außenluftklappe
Schalldämpfer
Wärmerückgewinnung(rotierend) mit Feuchterückgewinnung
Ventilator drehzahleregelt über Frequenzumformer
Heizregister
Aktivkohlefilter
Kühlregister
Kontaktbefeuchter
Nachheizregister
Filter F9
Schalldämpfer

Abluft: Schalldämpfer
Filter G4
Ventilator drehzahleregelt über Frequenzumformer
Wärmerückgewinnung(rotierend) mit Feuchterückgewinnung
Schalldämpfer
Außenluftklappe

Bürobereiche Zwischenebene Z0 :

Für die Bürobereiche der Zwischenebene werden eigene Lüftungsanlagen vorgesehen. Die Lüftungsgeräte sind ebenfalls wie die Modulanlagen in der Ebene 4 in der Technikzentrale untergebracht.

Die Luftmengen für diese Anlagen betragen:

| | |
|---------------------|--------------------------|
| Büroanlage BAP 01,: | Zuluftmenge: 11.000 m³/h |
| | Abluftmenge: 9.300 m³/h |
| Büroanlage BAP 02,: | Zuluftmenge: 11.000 m³/h |
| | Abluftmenge: 10.200 m³/h |
| Büroanlage BAP 01,: | Zuluftmenge: 13.300 m³/h |
| | Abluftmenge: 10.600 m³/h |

Der Anlagenaufbau der Bürolüftungsanlage ist analog der Modullüftungsanlagen.

Für die Bürobereiche wird ein konstanter Volumenstrom vorgesehen.

Die Ablufführung sowohl für die an der Fassade situierten Räume als auch der innenliegenden Räume wird über ein Abluftkanalsystem in der Zwischendecke abgeführt und zu einem vertikalen Abluftsammelschacht zur Technikzentrale in der Ebene 4 weitergeführt.

Die Lufterbringung erfolgt über in der Zwischendecke der angrenzenden Flure integrierte Quellluft-Wandauslässe.

Zuluftanlage Gepäcksortieranlage GPSP 01 – E0:

Für die Lüftungstechnische Versorgung der Gepäcksortieranlage mit Außenluft, wird in der Technikzentrale in der Ebene 4, eine Lüftungsanlage (Anlage GPSP 01) untergebracht. Die Anlage wird als reine Außenluftanlage konzipiert, die Zuluftmenge beträgt 5.500m³/h.

Der Anlagenaufbau besteht aus:

- Außenluftklappe
- Schalldämpfer
- Filter F7
- Heizregister
- Ventilator einstufig
- Schalldämpfer

Abluftanlagen im Pier:

Für die nachstehend angeführten Abluftanlagensysteme wird die erforderliche Nachströmluft für diese Anlagen entweder über die in diesem Bereich vorgesehene Modullüftungsanlage bzw. Sonderanlage zugeführt, oder die Luft strömt direkt aus dem Freien nach.
Im Besonderen werden folgende Abluftsysteme unterschieden:

Abluft WC-Anlagen:

Zuluft über die jeweilige diesen Bereich versorgende Modulanlage bzw. Sonderanlage.

Abluft aus Technikbereiche E4 – P3/P6/P9:

3 Abluftanlagen in E4 aufgestellt, Luftnachströmung direkt aus dem Freien über entsprechende Nachströmkanäle mit motorgesteuerten Jalousieklappen.

Abluft Müllraum E0/P10:

Abluft direkt ins Freie. Zuluft als Nachströmung direkt aus dem Freien.

Abluft Fettabscheiderräume:

Außenluftnachströmung erfolgt über den geplanten Bodenkollektor für Druckbelüftung.
Zwei Anlagen sind in der Ebene 0 bei der Achse P4/Süd und (im Nord- bzw. Süd-Teil in den Kernbereichen situiert), eine weitere Anlage befindet sich auf Achse P7/Süd.

Technikzentralen – U2:

Die Technikzentralen: Sanitär, Sprinkler und UFO werden über eine gemeinsame Zu- und Abluftanlage, lufttechnisch versorgt.

Das Zuluftgerät ist mit einem Heizregister ausgestattet, so dass die Zulufttemperatur von +5°C gewährleistet ist.

Abluft erfolgt über einen Sammelkanal im Schacht P1-Süd ins Freie.

Traforaumentlüftungen Station 25:

Nachströmung der Außenluft über bauseitige Schächte bzw. L90 Potterien direkt aus dem Freien.

Torluftschieieranlagen:

Torluftschieier für Gepäcksortierhalle in der Ebene 0

Im Bereich der Ein- und Ausfahrten (6 Tore) aus der Gepäcksortierhalle, werden Torluftschieieranlagen mit seitlicher Anordnung vorgesehen. Die Anlagen sind als Kaltluftschieieranlagen ohne Heizregister geplant. Die Luftmenge beträgt pro Tor jeweils $2 \times 9.600 \text{ m}^3/\text{h}$.

Torluftschieier für Busankunft

Im Bereich der Busankunft in der Ebene 0 werden auf der Nord- und auf der Südseite jeweils 2 Torluftschieier mit Heizregister situiert. Die max. Luftmenge pro Torluftschieier beträgt $3.650 \text{ m}^3/\text{h}$.

Pier – Brandrauchentlüftung / Druckbelüftung

Ebene 0

Auf der Ebene 0 hat die Betriebsstrasse eine Durchfahrt zwischen der Achse P0 und P1. Zwischen den Achsen P1 und P8 befindet sich die Gepäcksortierung und im Anschluß daran Fahrzeugeinstellhallen für den Flughafen.

Brandrauchentlüftung

Im Umfeld der Gebäudeachse P1 wurden kleinere Räumlichkeiten angeordnet.

Alle an die Außenfassade grenzenden Räume werden auf natürliche Weise über offenbare Fassadenelemente entraucht.

Die Brandrauchentlüftung des Bereiches der Gepäcksortierhalle in der Ebene 0 erfolgt über die Brandrauchentlüftung der Kernschächte. Hierzu werden an der Decke der Ebene 0 in den Brandrauchentlüftungsschacht Brandrauchklappen in der horizontalen des Schachtes eingebaut.

Die Luftmenge die für die Brandrauchentlüftung pro Modul zur Verfügung steht, beträgt bei der Brandrauchabsaugung über den nördlichen und südlichen Schacht $2 \times 30.000 \text{ m}^3/\text{h}$.

Die erforderliche Außenluftnachströmung erfolgt über den Brandrauchschacht des angrenzenden Rauchabschnittes (Kernbereiches).

Realisiert wird das durch die in ihrer Lüfrichtung umkehrbaren Brandgasventilatoren.

Druckbelüftung der Auffangräume E 0 (4 Stk.)

An der Gebäude-Nordseite, bei den Achsen P1, P3, P10 wurden Auffangräume vorgesehen.

Aus brandschutztechnischen Gründen werden diese Räume mit Druckbelüftungsanlagen ausgestattet.

Zwischengeschoß (Ebene Z0)

Zwischen der südlichen und nördlichen Kernzone ist der Luftraum aus der Ebene 0 mit der Gepäcksförderanlage belegt. Im Achsenbereich P1-P7 nördlich der Stiegenhauskerne und südlich der Kerne wurden kleinere Räume mit vorwiegend Bürobenebenutzung angeordnet.

In diesen Außenzonen befinden sich auch Ausgänge aus den Stiegenhauskernen, sowie die Auffangräume.

Im Nordteil an den Achsen P2, P4, P5, P7

Im Südteil an den Achsen P3, P6

Brandrauchentlüftung

Da alle Büroräume dieser Ebene an Außenfassade angrenzen, werden sie - beim Feuerwehrangegriff durch gezieltes Öffnen der Fenster – auf natürlichem Wege entraucht. Die Auffangräume werden druckbelüftet.

Druckbelüftung Auffangräume E0 (6 Stk.)

Um eventuelles Eindringen des Brandrauches in die Auffangräume zu vermeiden, werden diese mit Druckbelüftungsanlagen ausgestattet. Da diese Anlagen nur im Notfall aktiviert werden, sind keine Zuluftfilterung, Erwärmung sowie schallschutztechnische Maßnahmen berücksichtigt worden.

Die Zuluftventilatoren werden direkt in dem jeweiligen Auffangraum aufgestellt. Über die Außenfassade wird die Frischluft angesaugt und in den Raum eingeblasen.

Bei geschlossenen Zugangstüren aus den Treppenhäusern soll ein Überdruck von max. 50 Pa im Auffangraum aufgebaut werden.

Bei geöffneten Zugangstüren der Treppenhäuser, wird eine Druckspülung der Stiegenhäuser erzielt.

Funktionsweise – Druckbelüftung eines Auffangraumes

- 1) Jalousieklappe in der Aussenluftansaugung und die Abströmöffnung im Dach des Treppenhauses werden maximal geöffnet.
- 2) Zuluftventilator läuft zeitverzögert an.
- 3) Rauchfühler im Kanal überwacht die Frischluft auf Brandrauchinhalt. Wird Brandrauch in der Frischluft detektiert – wird der Zuluftventilator sofort abgestellt und Jalousieklappe geschlossen.
- 4) Übersteigt der im Auffangraum aufgebaute Überdruck 40 Pa, öffnet das Druckregelventil. Dabei wird die überschüssige Luftmenge über druckneutrales Treppenhaus und die Abströmöffnung über die Fassade abgeleitet.
- 5) Bei weiterem Druckanstieg im Auffangraum über 50 Pa erfolgt die Luftüberströmung ins Freie durch die Druckentlastungsklappe.

Druckbelüftung Behinderten Auffangräume in E1-E3

Für die Behinderten Auffangräume in E1-E3 bei den Achsen P2N, P4S, P7S, P10S wird eine Druckbelüftung vorgesehen. Die Auslegung erfolgt nach ÖNORM EN 12101-6 Klasse E. Bei zweiflügeligen Türen wird je ein Flügel als geöffnet berücksichtigt, bei zwei Türen jeweils nur 1 Tür in Rechnung gestellt. Die Funktionsweise dieser Anlagen ist identisch mit der vorher beschriebenen „Druckbelüftung Auffangräume“.

Technische Beschreibung betreffend Hochspannungsanlagen

Im Zuge der Realisierung des Bauvorhabens SKYLINK am Gelände des Vienna AIRPORT ist es erforderlich, um die notwendige Versorgung der neu zu errichtenden Gebäudekomplexe, wie z. B. Terminal, Pier – Süd, Kollektorausbau usw. mit elektrischer Energie zu gewährleisten neue Transformatorstationen in den jeweiligen Lastschwerpunkten zu errichten und diese in dem am Flughafen vorhandenen Hochspannungsring (20 kV – Ebene) einzubinden.

Insgesamt werden 4 neue Trafostationen errichtet, wobei 2 davon tatsächlich neu hinzukommen, (Station 25 Pier – Süd und Station 26 neue Kältezentrale) während 2 Stationen nur neu gebaut werden, um die vorhandenen Stationen (Station 8 alt Gerätezentrum – Ost und Station 5 alt Bauteil B + C) zu ersetzen. Diese beiden Stationen können im Zuge der Baumaßnahmen für die Errichtung des Terminals nicht erhalten werden und müssen, nach vorheriger Freischaltung abgetragen werden.

Nicht mehr erforderlich nach dem Umbau- bzw. Neubauarbeiten ist die Station 6 Tiefgarage und diese wird nach vorheriger Freischaltung, bzw. Umschaltung von einigen wenigen Abgängen auf die Station 5, ebenfalls abgetragen.

Übersicht über die Trafostationen

| | Station 5 | Station 8 | Station 25 | Station 26 |
|-----------------------------------|-----------------------|----------------------|-----------------------|-------------------------------|
| Gießharztrafo 1250 kVA Erstausbau | | | | 3 |
| Gießharztrafo 1250 kVA Endausbau | 3 | 4 | 3 | 6 |
| HSP - Schaltzellen | 14 | 17 | 8 | 17 |
| Batterieraum | ja | ja | ja | ja |
| örtl. Lage Trafoboxen | Bauteil 5 Ebene U1 | Terminal Ebene U2 | Pier Süd Ebene U1 | Kältezentr. Ebene E 0 |
| örtl. Lage Hochspannungsraum | Bauteil 5 Ebene U1 | Terminal Ebene U2 | Pier Süd Ebene U1 | Kältezentr. Ebene U 1 |
| örtl. Lage Niederspannungsraum | Bauteil 5 Ebene U1 | Terminal Ebene U2 | Pier Süd Ebene U1 | Kältezentr. Ebene FN/11 |
| örtl. Lage Batterieraum | Bauteil 5 Ebene U1 | Terminal Ebene U2 | Pier Süd Ebene E 0 | Kältezentr. Ebene U 1 |
| Niederspannungsfelder | 22 | 35 | 22 | ca.82 |
| davon NETZ | 19 | 31 | 19 | |
| davon NEA | 3 | 4 | 3 | |
| installierte Leistung kV | 5490 | 8450 | 6924 | |
| Verbrauchsleistung kV incl. GF | 3737 | 4544 | 3330 | |

Trafostation 5

Trafostation 5 NEU liegt in Ebene U 1 im Altbestand zwischen der neuen Rampe und den Sanitärräumen und beinhaltet 3 Trockentransformatoren (a 1250 kVA) für die Versorgungsbereiche der Station 5 alt und Station 6 alt. Der Batterieraum, die einzelnen Trafoboxen, der Hochspannungs- u Niederspannungsraum sind jeweils eigene Brandabschnitte mit T 30 Türen über Schleusen zugänglich.

Grundsätzlich sind alle Anlagenteile auf die höchste zu erwartende Netzkurzschlußleistung (am Flughafen, auf der 20 kV Hochspannungsschiene sind das 500 MVA) dimensioniert. Der Aufstellungsraum für die USV - Anlage befindet sich in Ebene U 1 im Altbestand zwischen der neuen Rampe und den Sanitärräumen.

Hochspannungsanlage

Die elektrische Energieversorgung für den Bauteil 5 erfolgt in stufenweisen Abschnitten, die angepaßt an den Ausbaustand des Gesamtprojektes SKYLINK in den jeweils möglichen und erforderlichen Schritten durchgeführt wird, und im Kapitel Hochspannungsring detailliert beschrieben ist. Die nachfolgend beschriebene Darstellung spiegelt den Endausbaustand wieder. Über einen neu zu errichtenden 20kV-Hochspannungskabelring im Kollektor über Kabelziehsteine bis zum Hochspannungsraum (Planfeld E / 6, Ebene U 1) wird die Station 5 – Bauteil B zwischen Station 1 (Kältezentrale) und Station 8 (Terminal) eingebunden. Die Hochspannungsschaltanlage mit 13 verschiedenen Schaltzellen befindet sich in Ebene U 1 im Altbestand zwischen der neuen Rampe und den Sanitärräumen. Die Verbindung von den Trafos zur Hochspannungsschaltanlage erfolgt mit

einadrigen Kabeln. Als Hochspannungsanlage handelt es sich um eine luftisolierte, typengeprüfte, metallgekapselte und metallgeschottete Hochspannungsschaltanlage für Innenraumaufstellung.

Transformatoren

Die Aufstellung der Transformatoren erfolgt in drei Trafoboxen schräg gegenüber dem Hochspannungsschaltraum. Alle Transformatoren werden je Wicklungsschenkel mit 3 Temperaturfühlern für Lüftung, Übertemperaturwarnung und Übertemperaturauslösung, ausgestattet.

Die Trafoverlustleistung wird normalerweise durch natürliche Konvektion direkt ins Freie abgeführt. Bei Ansprechen eines Raumfühlers oder des ersten Wertes des Thermofühlers erfolgt eine mechanische Entlüftung.

Niederspannungsanlage

Für den Bauteil B ist eine Niederspannungsschaltanlage vorgesehen.

Der Niederspannungshauptverteilteraum Station 5 liegt in Ebene U 1 im Altbestand neben dem Hochspannungsraum zwischen der neuen Rampe und den Sanitäräumen für die Versorgungsbereiche der Station 5 alt und der verbliebenen Abgänge der Station 6 alt. Die Schaltanlage ist nach Netz-, Notstrom und Kraftabzweigen feldweise getrennt.

Gleichstromversorgung

Für die Steuerung der Leistungsschalter der Hoch- und Niederspannung, sowie für die Schutzeinrichtungen ist eine eigene Batterie mit einer Spannung von 220 V =DC vorgesehen.

Die Fernwirkanlage wird mit einer Gleichspannung von 24 V betrieben.

Die Aufstellung der Batterien erfolgt in einem gesondert angeordneten Batterieraum in dem auch die Gleichrichterschranke aufgestellt werden.

Elektronischer Anlagenschutz

Der elektronische Anlagenschutz wird für die 20 kV-Kabel, für die Trafos, sowie für die Sammelschienen der Hochspannungsanlage vorgesehen. Dementsprechend wird ein Kabeldifferentialschutz, ein Trafoüberstromzeitschutz, sowie ein Sammelschienenenschutz ausgeführt.

Der Kabeldifferentialschutz und der Sammelschienenenschutz wirkt unverzögert und trennt somit die fehlerhafte Stelle sofort aus dem 20 kV – Ring. Übergeordnet sind an den Kabelabgangspunkten in der Elektrozentrale ein Überstromzeitschutz als Reserveschutz für die Differentialeinrichtungen wirksam.

Die selektive Staffelung der Trafos ist auf diese vorgenannte Schutzeinrichtung abgestimmt.

Fernwirkanlage

Die elektronische Fernwirkanlage besteht aus einer steuernden und einer gesteuerten Stelle. Von der Elektrozentrale können alle Leistungsschalter der Hoch- und Niederspannungsanlage der Station 5 gesteuert werden.

Die Überwachung erfolgt hinsichtlich:

- Lauf-Störung
- Netzversorgung
- Strom- und Spannungsmessung
- Max.-Min. Werten usw.

In der Station 5 kann hinsichtlich der Befehlsgebung zwischen „Ort - Fern“ umgeschaltet werden. Die Schaltbefehle sind von der Elektrozentrale nur dann wirksam, wenn die Station 5 auf „Fern -Schaltung“ gestellt ist. Im Falle der „Ort - Stellung“ wird dieser Zustand in den übrigen Stationen gemeldet. Die Meßwerte und Zustandsmeldungen werden aber weiterhin übertragen.

Für den Normalbetrieb (Netz) ist die gesicherte Befehls - Ein- und Ausgabe - Standard. Für den Notstrombetrieb wird parallel ein ungesicherter Mehrfachbefehls - Ein- und Ausgabebetrieb vorgesehen.

Die Spannungsversorgung erfolgt von jeweils vorhandenen Batterien über zu liefernde DC -Wandler. Für die Übertragung der Signale sind Fernwirkleitungen zu verlegen. Das Fernwirkgerät der Station 5 ist in einem eigenen Schrank.

TRAFOSTATION 8

Trafostation 8 NEU liegt in Ebene U 2 im Terminal zwischen Achse T 3 - T 4 und beinhaltet 4 Trafos (a 1250 kVA) für die Versorgungsbereiche des Terminals und die Gepäckförderanlagen. Der Batterieraum, die einzelnen Trafoboxen, der Hochspannungs- u Niederspannungsraum sind jeweils eigene Brandabschnitte mit T 30 Türen und eigenen Lüftungsanlagen mit entsprechenden Brandschutzklappen. Der Aufstellungsraum für die USV - Anlage befindet sich in Ebene U 2 zwischen Niederspannungsraum und Trafoaufstellboxen.

Hochspannungsanlage

Die elektrische Energieversorgung für den Terminal erfolgt in stufenweisen Abschnitten, die angepaßt an den Ausbaustand des Gesamtprojektes SKYLINK in den jeweils möglichen und erforderlichen Schritten durchgeführt wird, und im Kapitel Hochspannungsring detailliert beschrieben ist. Die nachfolgend beschriebene Darstellung spiegelt den Endausbaustand wieder. Über einen neu zu errichtenden 20kV-Hochspannungskabelring im Kollektor über Kabelziehsteine bis zum Hochspannungsraum (Planfeld E / 6, Ebene U 2) wird die Station 8 Terminal zwischen Station 17 (Halle West), Station 13 (Pier - Ost), Station 5 (Bauteil B), Station 24 (Office Park), Station 26 (Kältezentrale NEU) und Station 25 (Pier – Süd) eingebunden. Die Hochspannungsschaltanlage mit 17 verschiedenen Schaltzellen befindet sich in Ebene U 2 vis a vis der Trafoboxen. Als Hochspannungsanlage handelt es sich um eine luftisolierte, typengeprüfte, metallgekapselte und metallgeschottete Hochspannungsschaltanlage für Innenraumaufstellung.

Transformatoren

Für die Station 8 sind 4 Transformatoren mit einer Leistung von je 1250 kVA vorgesehen. Die Transformatoren sind für die Versorgung des Terminals, der Gepäckförderanlagen sowie der erforderlichen Restbereiche vorgesehen. Die Aufstellung erfolgt in vier Trafoboxen gegenüber dem Hochspannungsraum.

Alle Transformatoren werden je Wicklungsschenkel mit 3 Temperaturfühlern für Lüftung, Übertemperaturwarnung und Übertemperaturlösung, ausgestattet.

Die Trafoverlustleistung wird normalerweise durch natürliche Konvektion direkt ins Freie abgeführt. Bei Ansprechen eines Raumfühlers oder des ersten Wertes des Thermofühlers erfolgt eine mechanische Entlüftung.

Niederspannungsanlage

Für den Terminal ist eine eigene Niederspannungsschaltanlage vorgesehen. Der Niederspannungshauptverteilteraum Station 8 liegt in Ebene U 2 zwischen dem Hochspannungsraum und dem Medienkollektor, der die einzelnen Versorgungsbereiche des Terminals mit den bestehenden Kollektoren verbindet. Die Schaltanlage ist nach Netz-, Notstrom und Kraftabzweigen feldweise getrennt.

Gleichstromversorgung

Für die Steuerung der Leistungsschalter der Hoch- und Niederspannung, sowie für die Schutzeinrichtungen ist eine eigene Batterie mit einer Spannung von 220 V =DC vorgesehen. Die Fernwirkanlage wird mit einer Gleichspannung von 24 V betrieben. Die Aufstellung der Batterien erfolgt in einem gesondert angeordneten Batterieraum in dem auch die Gleichrichterschränke aufgestellt werden.

Elektronischer Anlagenschutz

Der elektronische Anlagenschutz wird für die 20 kV-Kabel, für die Trafos, sowie für die Sammelschienen der Hochspannungsanlage vorgesehen. Dementsprechend wird ein Kabeldifferentialschutz, ein Trafoüberstromzeitschutz, sowie ein Sammelschienenenschutz ausgeführt. Der Kabeldifferentialschutz und der Sammelschienenenschutz wirkt unverzögert und trennt somit die fehlerhafte Stelle sofort aus dem 20 kV – Ring. Übergeordnet sind an den Kabelabgangspunkten in der Elektrozentrale ein Überstromzeitschutz als Reserveschutz für die Differentialeinrichtungen wirksam. Die selektive Staffelung der Trafos ist auf diese vorgenannte Schutzeinrichtung abgestimmt.

Fernwirkanlage

Die elektronische Fernwirkanlage besteht aus einer steuernden und einer gesteuerten Stelle. Von der Elektrozentrale können alle Leistungsschalter der Hoch- und Niederspannungsanlage der Station 8 gesteuert werden.

Die Überwachung erfolgt hinsichtlich:

- Lauf-Störung Netzversorgung
- Strom- und Spannungsmessung
- Max.-Min. Werten usw.

In der Station 8 kann hinsichtlich der Befehlsgebung zwischen „Ort - Fern“ umgeschaltet werden. Die Schaltbefehle sind von der Elektrozentrale nur dann wirksam, wenn die Station 8 auf „Fern - Schaltung“ gestellt ist. Im Falle der „Ort - Stellung“ wird dieser Zustand in den übrigen Stationen gemeldet. Die Messwerte und Zustandsmeldungen werden aber weiterhin übertragen.

Für den Normalbetrieb (Netz) ist die gesicherte Befehls - Ein- und Ausgabe - Standard. Für den Notstrombetrieb wird parallel ein ungesicherter Mehrfachbefehls - Ein- und Ausgabebetrieb vorgesehen.

TRAFOSTATION 25

Trafostation 25 NEU liegt in Ebene U 1 im Pier – Süd Achse P 6 und beinhaltet 3 Trafos (a 1250 kVA) für die Versorgungsbereiche des Pier – Süd und der ggf. erforderlichen Erweiterung in Richtung Osten. Der Batterieraum, die einzelnen Trafoboxen, der Hochspannungs- u Niederspannungsraum sind jeweils eigene Brandabschnitte mit T 30 Türen und eigenen Lüftungsanlagen mit entsprechenden Brandschutzklappen.

Aufstellungsraum für USV - Anlage befindet sich in Ebene E 0 zwischen den Kernen bei Achse P 6 In diesen Raum münden auch die Kabelzugrohre für die Abgänge aus dem Niederspannungsraum zu den jeweiligen Verbrauchern.

Hochspannungsanlage

Die elektrische Energieversorgung für den Pier - Süd erfolgt in stufenweisen Abschnitten, die angepasst an den Ausbaustand des Gesamtprojektes SKYLINK in den jeweils möglichen und erforderlichen Schritten durchgeführt wird, und im Kapitel Hochspannungsring detailliert beschrieben ist. Die nachfolgend beschriebene Darstellung spiegelt den Endausbaustand wieder. Über einen neu zu errichtenden 20kV-Hochspannungskabelring im Kollektor über Kabelziehsteine und ein Unterflurrohrsystem bis zum Hochspannungsraum (Planfeld G / 6, Ebene U 1) wird die Station 25 Pier - Süd zwischen Station 26 (Kältezentrale NEU) und Station 8 (Terminal) eingebunden Die Hochspannungsschaltanlage mit 8 verschiedenen Schaltzellen befindet sich in Ebene U 1 neben dem Niederspannungsraum. Als Hochspannungsanlage handelt es sich um eine luftisolierte, typengeprüfte, metallgekapselte und metallgeschottete Hochspannungsschaltanlage für Innenraumaufstellung.

Transformatoren

Für die Station 25 werden 3 Transformatoren mit einer Leistung von je 1250 kVA vorgesehen. Die Transformatoren sind für die Versorgung des Pier - Süd und der ggf. zukünftig auszubauenden Bereiche vorgesehen. Die Aufstellung erfolgt in drei Trafoboxen neben dem Niederspannungsraum. Alle Transformatoren werden je Wicklungsschenkel mit 3 Temperaturfühlern für Lüftung, Übertemperaturwarnung und Übertemperaturauslösung, ausgestattet.

Die Trafoverlustleistung wird normalerweise durch natürliche Konvektion direkt ins Freie abgeführt. Bei Ansprechen eines Raumfühlers oder des ersten Wertes des Thermofühlers erfolgt eine mechanische Entlüftung.

Niederspannungsanlage

Für den Bauteil Pier - Süd ist eine Niederspannungsschaltanlage vorgesehen. Der Niederspannungshauptverteilterraum Station 25 liegt in Ebene U 1 im Pier – Süd bei Achse P 6 neben dem Hochspannungsraum. Die Schaltanlage ist nach Netz-, Notstrom und Kraftabzweigen feldweise getrennt.

Gleichstromversorgung

Für die Steuerung der Leistungsschalter der Hoch- und Niederspannung, sowie für die Schutzeinrichtungen ist eine eigene Batterie mit einer Spannung von 220 V =DC vorgesehen. Die Fernwirkanlage wird mit einer Gleichspannung von 24 V betrieben. Die Aufstellung der Batterien erfolgt in einem gesondert angeordneten Batterieraum in dem auch die Gleichrichterschranke aufgestellt werden.

Elektronischer Anlagenschutz

Der elektronische Anlagenschutz wird für die 20 kV-Kabel, für die Trafos, sowie für die Sammelschienen der Hochspannungsanlage vorgesehen. Dementsprechend wird ein Kabeldifferentialschutz, ein Trafoüberstromzeitschutz, sowie ein Sammelschienenenschutz ausgeführt. Der Kabeldifferentialschutz und der Sammelschienenenschutz wirkt unverzüglich und trennt somit die fehlerhafte Stelle sofort aus dem 20 kV – Ring. Übergeordnet sind an den Kabelabgangspunkten in der Elektrozentrale ein Überstromzeitschutz als Reserveschutz für die Differentialeinrichtungen wirksam. Die selektive Staffelung der Trafos ist auf diese vorgenannte Schutzeinrichtung abgestimmt.

Fernwirkanlage

Die elektronische Fernwirkanlage besteht aus einer steuernden und einer gesteuerten Stelle. Von der Elektrozentrale können alle Leistungsschalter der Hoch- und Niederspannungsanlage der Station 25 gesteuert werden.

Die Überwachung erfolgt hinsichtlich:

- Lauf-Störung
- Netzversorgung
- Strom- und Spannungsmessung
- Max.-Min. Werten usw.

In der Station 25 kann hinsichtlich der Befehlsgabe zwischen „Ort - Fern“ umgeschaltet werden. Die Schaltbefehle sind von der Elektrozentrale nur dann wirksam, wenn die Station 25 auf „Fern - Schaltung“ gestellt ist. Im Falle der „Ort - Stellung“ wird dieser Zustand in den übrigen Stationen gemeldet. Die Meßwerte und Zustandsmeldungen werden aber weiterhin übertragen.

Für den Normalbetrieb (Netz) ist die gesicherte Befehls - Ein- und Ausgabe - Standard. Für den Notstrombetrieb wird parallel ein ungesicherter Mehrfachbefehls - Ein- und Ausgabebetrieb vorgesehen.

Die Spannungsversorgung erfolgt von jeweils vorhandenen Batterien über zu liefernde DC -Wandler. Für die Übertragung der Signale sind Fernwirkleitungen zu verlegen. Das Fernwirkgerät der Station 25 ist in einem eigenen Schrank.

Trafostation 26

Die Trafostation 26 liegt teilweise in Ebene E 0 und in Ebene U 1 im Gebäude der neuen Kältezentrale und beinhaltet im Erstausbau 3 Trafos (a 1250 kVA) für die Versorgung der Kältezentrale, sowie bei einer allfälligen Erweiterung ebenfalls 3 Trafos (a 1250 kVA) für diese Bereiche.

Die gegenständliche Trafostation 26 wird in dieser Aufzählung nur deshalb angeführt, weil sie für das Gesamtkonzept der elektrischen Energieversorgung des SKYLINK von Bedeutung ist. Diese Station wird Gegenstand eines eigenen Verfahrens sein.

Technische Beschreibung – Hochspannungsring

Bei der Errichtung des Bauvorhabens SKYLINK am Gelände des Vienna AIRPORT ist es erforderlich, um die notwendige Versorgung der neu zu errichtenden Gebäudekomplexe mit elektrischer Energie zu gewährleisten, neue Transformatorstationen, welche oben angeführt sind, in den jeweiligen Lastschwerpunkten zu errichten. Die Einbindung der errichteten Trafostationen in den vorhandenen Hochspannungsring (20 kV – Ebene) am Flughafen erfolgt in stufenweisen Abschnitten, die angepaßt an den Ausbaustand der Gesamtprojekte: SKYLINK, OFFICE PARK, TOWER, RIEGEL NORD –OST, ÖBB – ÜBERBAUUNG, KOLLEKTORAUSBAU in jeweils möglichen und erforderlichen Schritten.

Bei den oben angeführten Notstromabgängen werden folgende Niederspannungsabgänge angeschlossen:

- Sicherheits- bzw. Rettungswegbeleuchtung
- Lüftungsanlagen für Stiegenhäuser, Schleusen und Druckbelüftungsanlagen
- Feuerwehraufzüge
- Aufzüge für die Dauer der Befreiungsfahrt
- Sprinkleranlagen
- Brandmeldeanlagen
- Brandschutztechnische Einrichtungen
- Sicherheits- und Alarminrichtungen
- Kühlanlagen für Serverräume
- Klimawasserpumpe für Serverräume
- Nachrichtentechnische Zentralen

Die erforderliche elektrische Energie für die vorangeführten Verbrauchergruppen wird aus dem Notstromnetz des Flughafens entnommen. Eine eventuelle Erhöhung der benötigten Dieselleistung ist Gegenstand eines eigenen Verfahrens.

Die Verkabelung in E90-Qualität für die Brandrauchentlüftungen bzw. die Anspeisungen der Feuerwehraufzüge erfolgt beginnend ab dem jeweiligen Niederspannungshauptverteiler.

Die Aktivierung der Brandrauchventilatoren erfolgt selbsttätig über die Brandmeldeanlage. Es besteht jedoch auch die Möglichkeit, mittels Schlüsselschalter die Anlage zu übersteuern.

Derzeit sind für das gegenständliche Bauvorhaben 6 Feuerwehraufzüge in den Positionen P1, P4, P8, T0, T3 und T6 vorgesehen.

Aus luftfahrttechnischer Sicht ist weiters der Bereich der Facilitation zu berücksichtigen. Relevante Bestimmungen finden sich in ECAC-Doc. 30 Part I und im Annex 9 zum AIZ:

Resolution ECAC/27-1: ECAC policy statement in the field of aviation facilitation (2003)

....

Whereas all Member States should continue to apply the provisions of Annex 9 to the Chicago Convention relating to facilitation as well as those of the relevant resolutions of the ICAO Assembly;

The Conference resolves to adopt the provisions, specifications and guidance material in the field of aviation facilitation, as reproduced in the first part of ECAC/CEAC Doc No. 30, representing a consolidated statement of ECAC policies and associated practices in the field of facilitation.

Für das gegenständliche Vorhaben sind aus ECAC Doc No. 30 Part I die Abschnitte 4 und 5 anzuwenden.

SECTION 4 FACILITATION AND SERVICES FOR TRAFFIC ON AIRPORTS

4.1 Airport signs

ECAC Member States should draw the attention of their airport administrations to the need to be guided by the signs as published in ICAO Doc 9636 when introducing new or modifying existing signs at airports in their respective territories.

4.2 Provision of baggage carts and trolleys

Member States should draw the attention of their airport administrations to the need for making available a sufficient number of baggage carts/trolleys to users in designated locations of the airports.

SECTION 5 FACILITATION OF THE TRANSPORT OF PERSONS WITH REDUCED MOBILITY

Hierbei werden organisatorische und infrastrukturelle Maßnahmen angesprochen. Infrastrukturelle von Belang sind:

5.3.3 Availability of communication facilities

Communication facilities should be made available or be adapted for PRMs.

5.4.1 Access to airports

Means of transport to or from the airport, inside the airport area and between airports, should be organized so as to enable PRMs to be transported in the same conditions of comfort and safety as those available to other passengers.

5.4.1.1 Parking spaces

Parking spaces should be reserved for PRMs' cars. Those spaces should be located as close as possible to the terminal and the way to the entrance should be made as easy as possible. Intercoms should be installed near those reserved parking spaces in order to make it easier to communicate with the organization responsible for help to PRMs.

5.4.1.2 Pedestrian crossings

Pedestrian crossings should be accessible to PRMs.

5.4.1.3 Changes in level

Changes in level should be compensated by installations in conformity with accessibility parameters adapted to PRMs.

5.4.2 Airport installations

5.4.2.1 Access points to buildings

All points of access to each building open to the public should be accessible to PRMs and connected to points served by public transport.

5.4.2.2 Public areas and facilities in terminal buildings

All areas in the terminal building that are open to the public, including all facilities, should be designed in such a way that PRMs can reach and use them without difficulty, in particular:

- Toilets*
- Restaurants*
- Shops*
- Communication equipment*
- Counters.*

5.4.3 International signs

Installations which are reserved or designed for PRMs should be appropriately signed, by following internationally agreed standards.

Korrespondierende Bestimmungen finden sich in Annex 9 to the Convention on International Civil Aviation (Facilitation):

6.9 Recommended Practice.— *International signs to facilitate passengers using airports, reproduced in the document developed for that purpose entitled International Signs to Provide Guidance to Persons at Airports and Marine Terminals (Doc 9636) published jointly by ICAO and the International Maritime Organization, should be introduced at the earliest practicable opportunity.*

8.27 Contracting States shall take the necessary steps to ensure that airport facilities and services are adapted to the needs of persons with disabilities.

8.28 Recommended Practice.— Contracting States should ensure that lifting systems or any other appropriate devices are made available in order to facilitate the movement of elderly and disabled passengers between the aircraft and the terminal on both arrival and departure as required where telescopic passageways are not used.

8.29 Recommended Practice.— Measures should be taken to ensure that the hearing- and vision-impaired are able to obtain flight information.

8.30 Recommended Practice.— For elderly and disabled persons being set down or picked up at a terminal building, reserved points should be located as close as possible to main entrances. To facilitate movement to the various areas of the airport, access routes should be free of obstacles.

8.31 Recommended Practice.— Where access to public services is limited, every effort should be made to provide accessible and reasonably priced ground transportation services by adapting current and planned public transit systems or by providing special transport services for people with mobility needs.

8.32 Recommended Practice.— Adequate parking facilities should be provided for people with mobility needs and appropriate measures taken to facilitate their movement between parking areas and the terminal buildings.

8.33 Recommended Practice.— Direct transfer from one aircraft to another of passengers, particularly elderly and disabled passengers, should be authorized, where necessary and possible, whenever this is warranted by deadlines in making connecting flights or by other circumstances.

Bei der Planung des gegenständlichen Vorhabens wurden diese Belange berücksichtigt. Weiters wurden mit Vertretern von Behindertenorganisationen Abstimmungsgespräche geführt, um zu praxisnahen Lösungen zu kommen.

Es ist derzeit nicht beabsichtigt, auf dem gegenständlichen Objekt eine Hindernisbefeuerng anzubringen, da diese auf den Vorfeldbeleuchtungsmasten vorgesehen ist. Sollten diese Vorfeldbeleuchtungsmasten eine geringere Höhe als die Bauwerke aufweisen, so wären diese mit einer Hindernisbefeuerng nachzurüsten.

Hinsichtlich möglicher elektrischer Störwirkungen auf Flugsicherungsanlagen wurden ein Gutachten (Abschlussbericht Nr. 1) sowie Vorschläge zur Lösung, verfasst von NAVCOM Consult Dr.-Ing. G. Greving, Marbach Deutschland, Projektnummer NAVCOM A11-1/02, vom 27.10.2003, vorgelegt und zum Akt genommen.

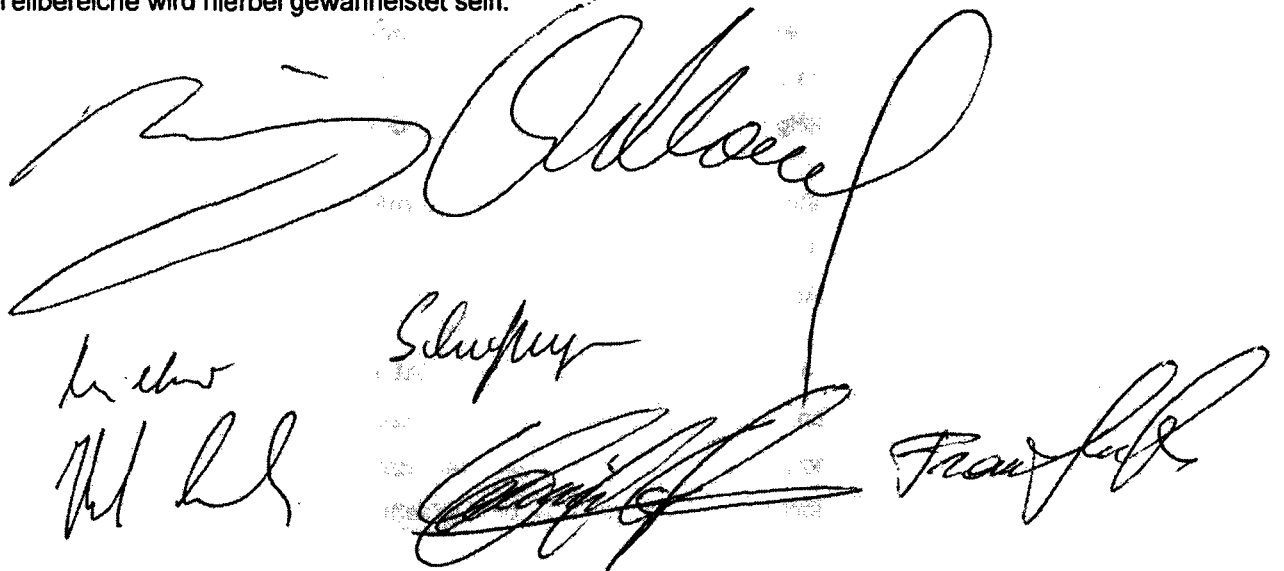
Darin wird attestiert, dass die durchgeführten numerischen Simulationen zeigen, dass für die betroffenen Instrumentenlandesysteme (ILS) keine Änderung der Betriebskategorie zu erwarten ist. Aus radartechnischer Sicht zeigt die Simulation, dass eine spezielle Fassadenausführung notwendig ist (Randomisierung), um die verlangte Radarverträglichkeit zu gewährleisten.

Der im Gutachten angeregten generellen Absenkung der Sendeleistung kann aber seitens Austro Control nicht entsprochen werden. Die Berechnung der Monopuls Winkelfehler, hervorgerufen durch das Aluminiumdach, fehlt im Gutachten. Ebenso ist die Beurteilung der Kranaufstellung (bis zu 33 Kräne) nicht im Gutachten enthalten.

Vom flugsicherungstechnischen Standpunkt muss jedoch festgehalten werden, dass es durch Abschattungen zwischen dem Referenztransponder des Multilaterationssystems auf dem neuen Kontrollturm und Luftfahrzeugen bzw. auch Bodenfahrzeugen, speziell im Bereich der südlichen Abstellpositionen, zu Problemen bei deren Erfassung kommen wird. Eine Beseitigung der

Erfassungsprobleme ist nur durch Installation zusätzlicher Referenztransponder sowie zusätzlicher Remote Units im Bereich des Projektes SKYLINK zu erreichen.

Es ist nicht ausgeschlossen, dass der Flughafen Wien das Projekt entsprechend der wirtschaftlichen Entwicklung in Teilabschnitten ausführt und demgemäß um Teil-Benutzungsbewilligungen für die jeweils fertiggestellten Teilbereiche ansuchen wird. Die volle Funktionsfähigkeit der jeweiligen Teilbereiche wird hierbei gewährleistet sein.



Handwritten signatures of several individuals, including a large signature at the top center and smaller ones below.

GUTACHTEN

Vom Standpunkt der Amtssachverständigen der Obersten Zivilluftfahrtbehörde und des Amtes der NÖ Landesregierung sowie vom Standpunkt der Vertreter der Austro Control GmbH (flugsicherungstechnischer Sachverständiger), des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und der NÖ-Landesstelle für Brandverhütung bestehen gegen die Erteilung der beantragten Bewilligung für die Errichtung des Projektes SKYLINK, Terminalerweiterung Nordost Teil 1, auf dem Flughafen Wien keine Bedenken, wenn zur Gewährleistung der Sicherheit der Luftfahrt und eines zweckmäßigen Betriebes nachstehende

BEDINGUNGEN UND AUFLAGEN

erfüllt werden:

1. Eine Vereinbarung zwischen der FWAG einerseits und dem BMF sowie dem BMI andererseits betreffend die Erfüllung der Vorschriften hinsichtlich der behördlichen Abfertigung der Passagiere (insbesondere Ablauforganisation Schengen/Non-Schengen, EU/Non-EU) ist der Luftfahrtbehörde vorzulegen und muss Bestandteil des noch einzureichenden Projektes „Passagierleitsystem“ sein.

2. Der Zollscharter in der Ebene 3 (Abfertigung von MWST-Rückvergütungsformularen) muss so situiert sein, dass nach einer zollamtlichen Bestätigung keine Vermischung zwischen Reisenden in ein Drittland und Reisenden innerhalb der EU stattfindet.
3. Mindestens 8 Wochen vor dem beabsichtigten Aufstellungstermin der Baukräne ist unter Bechluss eines detaillierten Aufstellungsplanes (insbesondere müssen darin, die Aufstellungsstandorte, die Bauweise, die Aktionsradien, die Schwenkbereiche und die Höhen vor allem der Ausleger enthalten sein) und eines Gutachtens über mögliche elektrische Störwirkungen auf Flugsicherungsanlagen, erstellt von einem hierzu Befugten, um die luftfahrtbehördlichen Bewilligungen gemäß §§ 92 und 94 LFG anzusuchen.
4. Notwendige Einschränkungen der Betriebsbereitschaft gemäß § 4 der ZFBO sind rechtzeitig beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Projektmanagement Verfahrensführung Flughäfen, zu beantragen.
5. Über die unter Punkt 4.4. des Gutachtens von NAVCOM Consult Dr.-Ing. G. Greving vom 27.10.2003 beschriebenen, derzeit in Bearbeitung befindlichen Simulationen der Auswirkungen von Dachreflexionen (Monopuls Winkelfehler) sind die Ergebnisse unmittelbar nach deren Vorliegen, spätestens jedoch bis zum 30.06.2004, der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
6. Betreffend die Glasfassade ist anlässlich der Benützungsbewillungsverhandlung eine Bestätigung der ausführenden Firma darüber vorzulegen, dass die im Gutachten von NAVCOM Consult Dr.-Ing. G. Greving vom 27.10.2003, enthaltenen Vorgaben eingehalten wurden.
7. Das Projekt ist entsprechend den Einreichunterlagen und den im Befund angeführten Abweichungen plan-, sach- und fachgemäß zu errichten. Die Bauausführung darf nur von befugten Unternehmen bzw. Personen durchgeführt werden.
8. Ein Sicherheitskonzept (Security), einschließlich Kollektorsicherheit und eines geeigneten Raumes, wo Passagiere mit verdächtigen Gepäcksstücken zusammengeführt werden, ist zu erstellen und bezüglich desselben bei der Benützungsbewillungsverhandlung eine Bestätigung der zuständigen Abteilung des Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie vorzulegen, aus der hervorgeht, dass das Sicherheitskonzept der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt entspricht.
9. Sollten sich bedingt durch das Sicherheitskonzept Änderungen am luftfahrtbehördlich gem. § 78 LFG bewilligten Bauwerk ergeben, so ist um eine entsprechende Bewilligung beim BMVIT/PMV anzusuchen.
10. Über die Sicherheitsbeleuchtung, Fluchtwegorientierungsbeleuchtung sowie über das Passagierleitsystem ist unter Berücksichtigung des ICAO-DOC. 9636-C/1114, „International Signs to provide Guidance to Persons at Airports and Marine Terminals“ ein Projekt zur Genehmigung vorzulegen.

11. Vor Entscheidung über die Materialwahl der Dachdeckung und der Pierfassade ist eine Bemusterung der Materialien im Einvernehmen mit der ACG und BMVIT, Projektmanagement Verfahrensführung Flughäfen, durchzuführen.
12. Im Zusammenhang mit dem Zutrittskontrollsystem sind die im Plankovolut „Anforderungen Security“ und die konkret vorgesehenen Maßnahmen zur Zutrittskontrolle in einem Plan gemeinsam darzustellen. Dieser ist der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
13. Sämtliche elektrischen Betriebsräume (Hochspannungsräume, Akkuräume, Niederspannungshauptverteiler) sind mit nach außen aufschlagenden Zugangstüren in T30-Qualität herzustellen. Diese Räume müssen über eine eigene brandbeständige Schleuse zugänglich sein.
14. Kabelleitungen sind entsprechend den Bestimmungen der ÖVE L20 zu verlegen. Hierüber ist anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung eine entsprechende Ausführungsbestätigung vorzulegen.
15. In den Hochspannungsschalträumen sind einpolige Übersichtsschaltbilder auszuhängen.
16. Sämtliche Transformatoren und zugeordnete Schaltelemente sind korrespondierend zu bezeichnen.
17. Sämtliche Batterieräume sind als eigene Brandabschnitte auszuführen. Diese sind direkt ins Freie zu entlüften. Der Einbau von Brandschutzklappen in diese Lüftungsleitungen ist nicht zulässig. Erforderliche Lüftungspoterien sind brandbeständig zu verkleiden. Hierüber ist anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung eine entsprechende Ausführungsbestätigung vorzulegen.
18. Die Batterieräume sind entsprechend der Bestimmungen der ÖVE C10 zu dimensionieren und auszuführen. Die Lüftung der Akkuräume ist entsprechend der Bestimmungen der ÖVE C10 zu dimensionieren. Über die Dimensionierung und die entsprechende Ausführung ist anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung eine entsprechende Ausführungsbestätigung vorzulegen.
19. Sämtliche Akkuräume sind entweder in ihrer Sohle wangenförmig, flüssigkeitsdicht auszubilden oder es sind die Akkumulatoren in eigenen Wannen aufzustellen. Über die bauliche Ausführung ist anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung eine entsprechende Ausführungsbestätigung vorzulegen.
20. Hochspannungsräume und Traforäume sind als abgeschlossene, elektrische Betriebsstätten im Sinne des Elektrotechnikgesetzes anzusehen. Die Räume sind unter Verschluss zu halten. Der Zutritt darf nur nachweislich unterwiesenen Personen gestattet werden.
21. Sämtliche Technikräume sind an ihrer Außenseite mit einer Raumwidmung zu versehen.

22. Über die Ausführung sämtlicher elektrischer Anlagen ~~und~~ ein Sicherheitsprotokoll, in dem die der Überprüfung zugrundeliegenden Bestimmungen einzeln anzuführen und ~~zine~~ Aussage über die Art und den Zustand der elektrischen Schutzmaßnahmen zu treffen sind, ~~und~~ anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung eine entsprechende Ausführungsbestätigung vorzulegen.
23. Sämtliche nicht spannungsführenden Metallteile sind in einen Potentialausgleich einzubeziehen. Hierüber ist eine Aussage im Sicherheitsprotokoll zu treffen.
24. Nicht leitfähige Zwischenstücke in Lüftungsleitungen sind elektrisch leitend zu überbrücken. Hierüber ist eine Aussage im Sicherheitsprotokoll zu treffen.
25. Über die Ausführung der Blitzschutzanlagen nach den Bestimmungen der ÖVE ÖNORM E 8049-1 ist ein Prüfprotokoll mit zugehörigen Planskizzen unter ~~Angabe~~ der gewählten Blitzschutzklasse anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
26. Über die Verkabelung in E90 bzw. E30 entsprechend den Bestimmungen der ÖNORM DIN 4102-12 der Anspeisung der Brandrauchentlüftungen und der Aufzugsanlagen sind Bestätigungen, in denen auch der Umfang des Verkabelungsausmaßes ersichtlich sein muss, anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
27. Für die elektrischen Anlagen ist ein Anlagenbuch gemäß ÖVE/ÖNORM E 8001-6-63 Ausgabe 2003-01-01 anzulegen und in der Betriebsstätte zur Einsichtnahme aufzubewahren.
28. In baulicher Hinsicht müssen die Feuerwehraufzüge entsprechend der ÖNORM EN 81-72 einen brandgeschützten Vorraum erhalten. Im übrigen ist für sämtliche Aufzugsanlagen eine gesonderte luftfahrtbehördliche Bewilligung erforderlich.
29. Bei Durchtritt von Leitungen durch Brandabschnittswände sind Brandschutzklappen K90 einzubauen oder ist die entsprechende Leitung durch den Brandabschnitt L90 zu verkleiden. Hierüber ist anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung eine Bestätigung vorzulegen.
30. Über die normgerechte Ausführung der vorgesehenen Heizungsanlage sind Bestätigungen bzw. Prüfbücher beizubringen, aus denen hervorgehen muss, dass die Druckproben ~~und~~, so weit erforderlich, die röntgentechnischen/Schweißnahtüberprüfungen durchgeführt wurden und diese positiv verlaufen sind. Diese Unterlagen sind anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
31. In den vorgesehenen Einstellhallen für Fahrzeuge ist eine CO-Warnanlage herzustellen. Bei den Zugängen zu den Räumlichkeiten sind die entsprechenden Hinweisleuchten „Zutritt verboten“ anzubringen. Innerhalb des Raumes muss bei Ansprechen der Warnanlage ein akustisches und optisches Signal auf die Gefahr hinweisen. Gleichzeitig ist die CO-Warnanlage mit der Torsteuerung so zu koppeln, dass bei Ansprechen der Warnanlage ein Öffnen sämtlicher Tore gewährleistet ist. Über die Abnahme der CO-Warnanlage im Sinne der obigen Ausführungen ist ein entsprechendes Attest anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.

32. Für die vorgesehenen, elektrisch betriebenen Tore (Schnellauftore, elektrische Schiebetüren, Karusseldrehtüren, etc.) sind Prüfbücher anzulegen. Diese sind anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung mit eingetragener, positivem Abnahmebefund, vorzulegen.
33. In sämtlichen Shops sind Handwaschbecken vorzusehen.
34. Drehtüren (Karusseltüren) dürfen nicht als Fluchtwegabschlüsse herangezogen werden.
35. Lichtkuppeln sind so auszubilden, dass sie im Falle eines Brandes keine für die Arbeitnehmer toxischen Gase freisetzen, die ihre Gesundheit gefährden können. Hierüber ist anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung ein Attest vorzulegen.
36. Die Vorderseite der Counter ist entsprechend der Beschussklasse IV auszuführen. Hierüber ist anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung ein Attest vorzulegen.
37. Die Luftgeschwindigkeit in den Büroräumen im Arbeitsbereich darf höchstens 0,1 m/Sek. betragen. In sämtlichen anderen Räumen 0,2 m/Sek. Hierüber ist anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung ein Attest vorzulegen.
38. Die Fluchtweglänge in den Kollektoren darf 40 m nicht überschreiten.
39. Bei den Stiegen mit mehr als 1,20 m Breite sind beidseitig Handläufe vorzusehen.
40. Die Fenster der Büroräume und Arbeitsräume sind schallhemmend zu isolieren. In jenen Bereichen, wo konzentrierte Arbeiten durchgeführt werden, darf ein Wert von 50 dBA nicht überschritten werden. In sämtlichen anderen Arbeitsräumen darf der Wert von 70 dBA nicht überschritten werden.
41. Sämtliche kraftbetriebene Brandschutz Tore sind mit Gehüren auszustatten.
42. Die Schaltung der Zuhaltmagneten bei den Fluchttüren ist so auszuführen, dass sie im Gefahrenfall von einer zentralen Stelle jederzeit ohne Verzug geöffnet werden können.
43. Die Sammelplätze für Passagiere und ArbeitnehmerInnen sind deutlich zu kennzeichnen.
44. In den Aufenthaltsräumen sind Gelegenheiten zum Wärmen und Kühlen von Speisen vorzusehen.
45. Für die ArbeitnehmerInnen sind versperrbare Garderobekästen bereitzustellen.
46. Die Versorgungskabel für die Videokameras sowie für die Zuhaltmagneten sind in der Qualifikation E30 nach ÖNORM DIN 4102-12 auszuführen. Über die Ausführung ist anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung ein Attest vorzulegen.
47. Die Büroräume im Bereich E1 zum Anschluss Terminal 2 dürfen nicht als ständige Arbeitsplätze im Sinne der Arbeitsstättenverordnung verwendet werden oder es ist eine Durchsicht ins Freie zu schaffen.

48. Sämtliche Fluchtwege sind gemäß Kennzeichnungsverordnung zu kennzeichnen. Die beiden Fluchtwege bei der Sicherheitskontrolle sind auf mindestens 1 m zu verbreitern.
49. Im nicht öffentlichen Bereich ist eine Brandalarmanlage zu installieren.
50. Während der Errichtung des Bauvorhabens ist sicher zu stellen, dass ein ununterbrochener Betrieb der Sicherheitszentrale gewährleistet ist.
51. Bei Einsatz der Sprinkleranlage kann von der Vorschrift der Brennbarkeit Klasse A abgesehen werden. Die Brennbarkeitsqualifikation B1 bzw. Q1 muss erhalten bleiben.
52. Die Klimaanlage in den Arbeits- und Aufenthaltsräumen ist so auszulegen, dass in der warmen Jahreszeit eine Temperatur von 25 ° möglichst nicht überschritten wird. Ebenso muss die relative Luftfeuchtigkeit zwischen 40 und 70 % betragen. In den Arbeitsstätten sind an verschiedenen Punkten Raumthermometer und Hygrometer vorzusehen.
53. Das Bauvorhaben ist entsprechend den statischen Erfordernissen unter Beachtung der einschlägigen ÖNORMEN und Richtlinien zu errichten. Die statischen Berechnungen sowie die Schalungs-, Bewehrungs- und Konstruktionspläne sind von einem befugten Zivilingenieur einschlägiger Fachrichtung zu erstellen und anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
54. Statisch tragende Stahlteile sind mit einem ausreichenden Korrosionsschutz zu versehen. Darüber ist eine Bestätigung anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
55. Zur ausreichenden Erkundung des Trag- und Setzungsverhaltens des Untergrundes sind Bodenerkundungen durchführen zu lassen. Im geotechnischen Gutachten sind die möglichen Gründungsvarianten anzugeben.
56. Die Fundaments-, Bewehrungs- und Tragwerksabnahmen sind von einem befugten Fachmann durchzuführen und in den Abnahmebefunden sind dabei die jeweils entsprechenden Pläne anzuführen. Ein zusammenfassender Bericht ist anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
57. Im Zuge der Baudurchführung sind unter Beachtung der einschlägigen ÖNORMEN der Frischbeton zu prüfen sowie Betonprobewürfel anfertigen zu lassen, welche von einer Prüfanstalt prüfen zu lassen sind. Dabei sind zumindest jene Festigkeitswerte nachzuweisen, die der statischen Berechnung zu Grunde gelegt wurden. Ein zusammenfassender Bericht ist anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
58. Bei abschnittsweiser Herstellung der Bauwerke sind die konstruktiven Arbeitsfugen in der Art auszubilden, dass die auftretenden Belastungen bei späterer Bauweiterführung entsprechend den statischen Vorgaben aufgenommen werden können. Hierüber ist ein statischer Nachweis zu erbringen.

59. Es ist eine Bestätigung vorzulegen, dass sämtliche Glaselemente fachgerecht und entsprechend den statischen Erfordernissen befestigt wurden. Dabei sind die jeweils entsprechenden Qualitätsanforderungen (Sicherheitsglas, brandschutztechnische Eignung) anzuführen.
60. Über brandbeständige Konstruktionen, die nicht in massiver Bauweise errichtet wurden, ist eine Einbaubestätigung vorzulegen. Sollte der Aufbau nicht den Vorgaben der ÖNORM B 3800-4 entsprechen, so ist die Brandwiderstandsklasse F90 für den vorliegenden Aufbau durch ein Prüfattest zu bestätigen.
61. Über die allseitig brandbeständige Ausführung der Umfassungsbauteile der Elektrobetriebsräume im E4-Geschoß ist eine Ausführungsbestätigung vorzulegen.
62. Es ist eine Bestätigung vorzulegen, dass die jeweiligen Elemente entsprechend dem bauphysikalischen Projekt (Dr. Pfeiler GmbH vom 29.10.2003) ausgeführt wurden.
63. Für folgende Bauelemente sind Prüfzeugnisse und Verlege- bzw. Einbaunachweise vorzulegen:
 - Wand- und Deckenbeläge (B1, Q1, Tr1)
 - Bodenbeläge (B1, Q1), falls nicht Brennbarkeitsklasse A
 - Brandschutztüren und -tore (T30 bzw. T90)
 - Brandschutzklappen K90
 - Licht- und RWA-Kuppeln (B1, Q2, Tr1)
 - Qualifikation der eingebauten G-Verglasungen (inkl. Ausführungsskizze)
 - Sicherheitsgläser
 - Einbaunachweis mit planlicher Darstellung bezüglich der Ausgestaltung der Brandabschnittsbildungen zur Verhinderung des vertikalen und horizontalen Brandüberschlages
 - Rauchabschlüsse (R30)
64. Sämtliche Technikräume sind gegen den Zutritt unbefugter Personen in geeigneter Weise abzusichern. Bei den Zugängen sind die Raumwidmungen anzuschreiben.
65. Wände, die als Glasflächen ausgebildet sind, sind bis zu einer Höhe von mindestens 1,0 m als Sicherheitsglas herzustellen. Diese Wände sind außerdem deutlich zu kennzeichnen.
66. Sämtliche innenliegenden Räume, wie Schleusen, Lageräume, Gänge, etc., sind ausreichend zu be- und entlüften.
67. Bezüglich allfälliger Einbauten ist rechtzeitig vor Baubeginn das Einvernehmen mit den Einbautenträgern herzustellen.
68. Kabel- und Rohrdurchführungen durch Brandschnittswände sind brandbeständig abzuschotten. Hierüber sind Einbaunachweise vorzulegen.

69. Sämtliche Fußbodenoberflächen in den Windfängen und Bewegungsflächen sind gleitsicher auszubilden.
70. Über die ausreichende Dimensionierung der Sickerschächte zur Aufnahme der Oberflächenwässer sowie der Kanalanlage ist eine Bestätigung vorzulegen.
71. Lehrgerüste und andere für die Herstellung erforderliche Bauhilfsmaßnahmen (z.B. Spundwände udgl.) sind entsprechend den statischen Erfordernissen zu bemessen, zu errichten und von einem befugten Fachmann abzunehmen und in einem Abnahmeprotokoll festzuhalten.
72. Die vorgesehene Brandmeldeanlage (Brandschutzkonzept) ist gemäß der technischen Richtlinie TRVB S 123 unter Berücksichtigung der VIE-Brandschutztechnischen Planungsrichtlinien im Schutzzumfang Vollschutz entsprechend dem eingereichten Vorprojekt (Einreichpläne Brandschutz/Technische Beschreibung) zu projektieren und zu errichten. Das Projekt ist der abnehmenden Stelle (z.B. NÖ-Brandverhütungsstelle) vor Errichtung der Anlage vorzulegen. Die fertiggestellte Anlage ist nach Einhaltung eines zumindest 6-wöchigen Probetriebes und unter Vorlage von Brandschutzplänen von der abnehmenden Stelle überprüfen zu lassen und ein Überprüfungsbericht anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung der Luftfahrtbehörde vorzulegen. Die Brandmeldeanlage ist an das Brandmeldesystem einschließlich Einsatzleitsystem der VIE-Betriebsfeuerwehr anzuschließen bzw. einzubinden.
73. Brandfallsteuerungen sind grundsätzlich von der Brandmelderzentrale aus anzusteuern. Diese Ansteuerung hat gemäß der Richtlinie TRVB S 151 unter Berücksichtigung der VIE-Brandschutztechnischen Planungsrichtlinien zu erfolgen. Hierüber ist entweder ein eigener Bericht der abnehmenden Stelle (z.B. NÖ-Brandverhütungsstelle) vorzulegen oder im Überprüfungsbericht der Brandmeldeanlage einzubinden und der Luftfahrtbehörde anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
74. Die Evakuierungsanlage (ELA mittels Klartextdurchsage) ist entsprechend den geänderten baulichen Gegebenheiten anzupassen. Das Einvernehmen mit der Flughafenbetriebsfeuerwehr ist herzustellen. Darüber ist ein entsprechender Nachweis der Luftfahrtbehörde anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
75. Die geplante Sprinkleranlage (Brandschutzkonzept, Brandabschnittsschutz) ist entsprechend der Richtlinie TRVB S 127 unter Berücksichtigung der Richtlinie VDS CEA 4001 und den Vorgaben der abnehmenden Stelle zu errichten. Die Fluggastbrücken (festes Bauwerk) sind in die Sprinklerüberwachung miteinzubeziehen. Das Projekt (Einreichpläne Sprinkleranlage/Technische Beschreibung) und die fertiggestellte Löschanlage sind von einer abnehmenden Stelle (z.B. eine in Österreich akkreditierte Überwachungsstelle) überprüfen und befunden zu lassen. Die Überprüfung der Sprinkleranlage vor Ort ist im Einvernehmen mit der Flughafenbetriebsfeuerwehr und der NÖ-Brandverhütungsstelle vorzunehmen. Ein Überwachungsbericht seitens der abnehmenden Stelle ist der Luftfahrtbehörde anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.

76. Bei der Rauchschrürze (2,5m zwischen Rauchschrürzenunterkante und Fußboden) in der Ebene E1 zur landseitigen radialen Verkehrsfläche ist ein verstärkter Sprinklerschutz entsprechend der Richtlinie TRVB S 127 unter Berücksichtigung der VDS Richtlinie CEA 4001 zu errichten. Das Projekt und die fertiggestellte Löschanlage sind von einer abnehmenden Stelle (z.B. eine in Österreich akkreditierte Überwachungsstelle) überprüfen und befunden zu lassen. Die Überprüfung der Sprinkleranlage vor Ort ist im Einvernehmen mit der Flughafenbetriebsfeuerwehr und der NÖ-Brandverhütungsstelle vorzunehmen. Ein Überwachungsbericht seitens der abnehmenden Stelle ist der Luftfahrtbehörde anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
77. Die geplante Sprühflutanlage in den Ebenen E0 und ZO, Achse P1 und P4 (anstelle der Brandabschnittsbildung lt. Brandschutzkonzept) ist entsprechend der Richtlinie VDS 2109 Sprühwasserlöschanlagen zu errichten. Das Projekt und die fertiggestellte Löschanlage sind von einer abnehmenden Stelle (z.B. eine in Österreich akkreditierte Überwachungsstelle) überprüfen und befunden zu lassen. Die Überprüfung der Sprühflutanlage vor Ort ist im Einvernehmen mit der Flughafenbetriebsfeuerwehr und der NÖ-Brandverhütungsstelle vorzunehmen. Ein Überwachungsbericht seitens der abnehmenden Stelle ist der Luftfahrtbehörde anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
78. Die entsprechend den Einreichunterlagen geplanten Rauch- und Wärmeabzugsanlagen (RWA), bestehend aus mechanischen Absauganlagen und statisch wirkenden Brandrauchentlüftungen, sind entsprechend den jeweiligen Normen und Richtlinien (ÖNORM H 6029 bzw. TRVB S 125), unter Berücksichtigung der VIE-Brandschutztechnischen Planungsrichtlinie und den Vorgaben der abnehmenden Stelle zu planen und zu errichten. Für die Brandrauchentlüftungen der Stiegenhäuser ist eine geometrische Öffnungsfläche von mindestens 5 % der Stiegenhausgrundfläche vorzusehen. Die RWA-Anlagen müssen eine netzunabhängige Notstromversorgung erhalten. Diese Projektunterlagen sind für die elektrotechnische Beurteilung im Wege des elektrotechnischen Amtssachverständigen nachzureichen. Die Rauch- und Wärmeabzugsanlagen sind als Brandfallsteuerung über die Brandmeldeanlage anzusteuern. Das Projekt (Einreichplan Brandrauchentlüftung/Technische Beschreibung) ist der abnehmenden Stelle (akkreditierte Überwachungsstelle) vorzulegen; nach Fertigstellung ist ein Überprüfungsbericht dieser Stelle anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
79. Die im Punkt 4.2 des Brandschutzkonzeptes ermittelten Mittel der ersten und erweiterten Löschhilfe gemäß der Richtlinien TRVB F 124 und TRVB F 128 sind im Einvernehmen mit der Flughafenbetriebsfeuerwehr zu montieren und gemäß Kennzeichnungsverordnung gut sichtbar und dauerhaft zu kennzeichnen. Ein Nachweis über die diesbezügliche Einhaltung des Brandschutzkonzeptes ist der Luftfahrtbehörde anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
80. Die geplanten Wandhydranten (Brandschutzkonzept) sind durch die Errichterfirma im Beisein der Flughafenbetriebsfeuerwehr gemäß der Richtlinie TRVB F 128 einer Erstüberprüfung

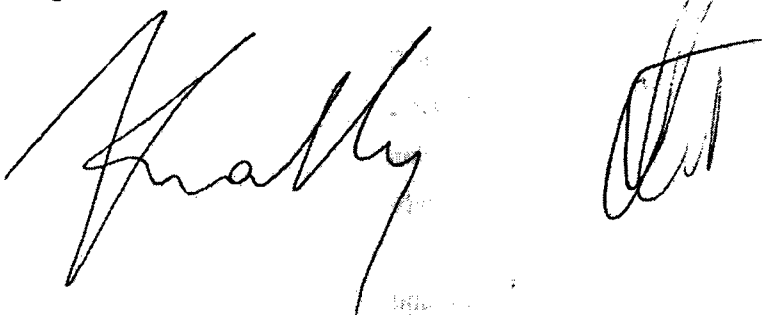
- einschließlich einer Druckprobe zu unterziehen. Darüber ist ein Befund der Errichterfirma, gegengezeichnet von der Flughafenbetriebsfeuerwehr, der Luftfahrtbehörde anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
81. Es sind anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung Brandschutzpläne gemäß der Richtlinie TRVB O 121 unter Berücksichtigung der VIE-Brandschutztechnischen Planungsrichtlinien der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
82. Die geplanten Außenhydranten (Brandschutzkonzept) auf einer neuen NW 200 Ringleitung sind seitens der Errichterfirma gemeinsam mit der VIE-Betriebsfeuerwehr einer Druckprobe zu unterziehen. Hierüber ist ein Nachweis der Errichterfirma, gegengezeichnet von der VIE-Betriebsfeuerwehr, anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
83. Die geplanten Aufstell- und Bewegungsflächen für die Feuerwehr (Brandschutzkonzept) sind entsprechend der TRVB F 134 zu gestalten und zu kennzeichnen. Entsprechende Hinweisschilder oder Bodenkennzeichnungen sind auf- und herzustellen.
84. Die bestehende Brandschutzordnung ist für den neu errichteten Bauteil entsprechend der Richtlinie TRVB O 119 anzupassen und der Luftfahrtbehörde anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
85. Das Projekt (Einreichung Druckbelüftung/Technische Beschreibung) der geplanten Druckbelüftungsanlage ist gemäß den einschlägigen Regeln der Technik von einer in Österreich akkreditierten Überwachungsstelle überprüfen zu lassen. Die fertiggestellte Anlage ist ebenfalls von einer in Österreich akkreditierten Überwachungsstelle überprüfen und befunden zu lassen. Die Überprüfung der Druckbelüftungsanlage vor Ort ist im Einvernehmen mit der Flughafenbetriebsfeuerwehr und der NÖ-Brandverhütungsstelle vorzunehmen. Ein Überwachungsbericht seitens der abnehmenden Stelle ist der Luftfahrtbehörde anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
86. Die Zugänge zur Sicherheitszentrale sind als Schleusen mit jeweils zwei T30 Türen zu errichten. Die Schleusen sind mit einer Druckbelüftung auszustatten. Ein Überwachungsbericht seitens der abnehmenden Stelle ist der Luftfahrtbehörde anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
87. Während der Bauzeit ist der Baustellenbrandschutz gemäß TRVB A 149 einzuhalten. Kontrollen werden von der Flughafen Betriebsfeuerwehr durchgeführt.

The bottom of the page contains several handwritten signatures and initials. On the left, there is a large, stylized signature. Below it, the word 'Lieber' is written. To the right of 'Lieber' are the initials 'Schulz'. Further right, there are more initials, including 'M L'. On the far right, there is a large, complex signature that appears to be 'Stumpf'.

Die Vertreter der Stadtgemeinde Schwechat und des BM für Inneres (Mag. Körner) haben sich vor Schluss der Verhandlung ohne Unterschriftsleistung und ohne Erhebung von Einwendungen entfernt.

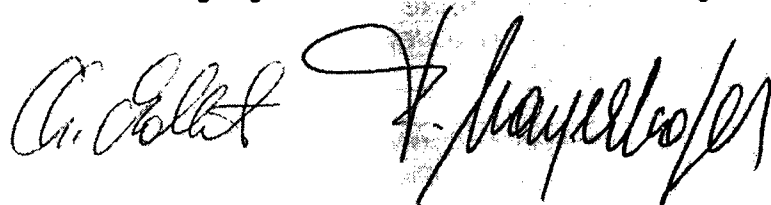
Stellungnahme der Vertreter des Bundesministeriums für Inneres, der Bundespolizeidirektion Schwechat und des Zollamtes Flughafen-Wien:

Der Umfang des gegenständlichen Projektes steht im Hinblick auf die Auflagen 1 und 2 des Gutachtens und unter Bedachtnahme auf jene Teilbereiche, die im Befund ausdrücklich ausgenommen worden sind, außer Streit.



Stellungnahme der Vertreter der Flughafen Wien Aktiengesellschaft:

Das Verhandlungsergebnis wird zustimmend zur Kenntnis genommen.



Der Bundesminister für Landesverteidigung hat mit Schreiben vom 19.11.2003, GZ. S90965/109-Recht/2003, bekannt gegeben, dass kein Einwand gegen die Erteilung der gegenständlichen Errichtungsbewilligung besteht.

Von den beiden Amtssachverständigen des Amtes der NÖ Landesregierung werden, für die Vorbesprechungen (13.5.2002 – 4/2, 29.05.2002 - 4/2, 15.12.2002 – 4/2, 05.12.2002 – 4/2, 05.06.2003 – 8/2 und 31.07.2003 – 13/2) und für die Verhandlung am 27. und 28.11.2003 (38/2), an Gebühren insgesamt EUR 6.870,- geltend gemacht. Der Vertreter der Flughafen Wien Aktiengesellschaft erklärt hiezu, dass diese Gebühren seitens der Flughafen Wien Aktiengesellschaft direkt mit dem Amt der NÖ-Landesregierung abgerechnet werden.



Vom Vertreter des Verkehrs-Arbeitsinspektorates werden gemäß § 15 des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes BGBl. Nr. 650/1994 i.d.g.F., Gebühren von EUR 359,10 geltend gemacht.

Auf die Verlesung der laut diktierten Verhandlungsschrift wird von den Verhandlungsteilnehmern verzichtet.

Da kein weiteres Vorbringen erfolgt, verkündet der Verhandlungsleiter am 28.11.2003 den nachfolgenden

BESCHIED
SPRUCH

I.

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Zivillufffahrtbehörde erteilt hiermit gemäß § 78 Abs. 1 und 2 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957 i.d.g.F., nach Anhörung des Bundesministers für Landesverteidigung der Flughafen Wien Aktiengesellschaft gemäß dem Antrag vom 04.11.2003 die Bewilligung für die Errichtung des Projektes SKYLINK, Terminalerweiterung Nordost Teil 1, auf dem Flughafen Wien, unter Zugrundelegung folgender, integrierte Bestandteile dieses Bescheides bildender Unterlagen, und zwar

| 1. ARCHITEKTENPLANUNG | | | | | | | |
|-----------------------|------|-----|---------|------|---|------------|---------|
| NUMMER | | | | | BEZEICHNUNG | DATUM | MASSTAB |
| | | | | | VIE SKYLINK EINREICHUNG NOVEMBER 2003 | 04.11.2003 | |
| | | | | | ERGÄNZUNGSBLÄTTER | 27.11.2003 | |
| ER | G115 | DD | 10.3.01 | 0001 | Situationsplan | 04.11.2003 | 1:1000 |
| ER | S115 | S10 | 10.3.01 | 0301 | Terminal Ansicht Nord/Aufgang Ost+Mitte/MitteLS1/QS11 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | S118 | S06 | 10.3.01 | 0302 | Pier Ansicht Nord F6/Aufgang Ost/Pier LS06/Terminal Ansicht Ost | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | S118 | S13 | 10.3.01 | 0303 | Pier Ansicht Nord G6, LS06/QS13 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | S118 | S06 | 10.3.01 | 0304 | Pier Ansicht Nord H6, LS06, Pier Ansicht Nord | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | S115 | S07 | 10.3.01 | 0307 | Pier/Terminal Ansicht Süd, Terminal QS07/Transferkern | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | S118 | S05 | 10.3.01 | 0310 | Pier Ansicht Süd G6/H6, Pier QS 05 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | S118 | S08 | 10.3.01 | 0313 | Terminal LS 08, Terminal-Pier LS02 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G115 | U2 | 10.3.01 | 1010 | Grundriss Ebene U2 ; Planfeld E6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G115 | U2 | 10.3.01 | 1011 | Grundriss Ebene U2 ; Planfeld F6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G115 | U1 | 10.3.01 | 1034 | Grundriss Ebene U1 ; Planfeld E6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G115 | U1 | 10.3.01 | 1035 | Grundriss Ebene U1 ; Planfeld F6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G118 | U1 | 10.3.01 | 1036 | Grundriss Ebene U1 ; Planfeld G6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G115 | 00 | 10.3.01 | 1058 | Grundriss Ebene E0 ; Planfeld E6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G115 | 00 | 10.3.01 | 1059 | Grundriss Ebene E0 ; Planfeld F6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G118 | 00 | 10.3.01 | 1060 | Grundriss Ebene E0 ; Planfeld G6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G118 | 00 | 10.3.01 | 1061 | Grundriss Ebene E0 ; Planfeld H6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G115 | Z0 | 10.3.01 | 1072 | Grundriss Ebene Z0 ; Planfeld F6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G118 | Z0 | 10.3.01 | 1073 | Grundriss Ebene Z0 ; Planfeld G6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G118 | Z0 | 10.3.01 | 1074 | Grundriss Ebene Z0 ; Planfeld H6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G115 | 01 | 10.3.01 | 1087 | Grundriss Ebene E1 ; Planfeld E6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G115 | 01 | 10.3.01 | 1088 | Grundriss Ebene E1 ; Planfeld F6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G118 | 01 | 10.3.01 | 1089 | Grundriss Ebene E1 ; Planfeld G6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G118 | 01 | 10.3.01 | 1090 | Grundriss Ebene E1 ; Planfeld H6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G115 | 02 | 10.3.01 | 1111 | Grundriss Ebene E2 ; Planfeld E6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G115 | 02 | 10.3.01 | 1112 | Grundriss Ebene E2 ; Planfeld F6 | 04.11.2003 | 1:200 |

| | | | | | | |
|----|--------|---------|------|----------------------------------|------------|-------|
| ER | G11802 | 10.3.01 | 1113 | Grundriss Ebene E2 ; Planfeld G6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G11802 | 10.3.01 | 1114 | Grundriss Ebene E2 ; Planfeld H6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G11503 | 10.3.01 | 1135 | Grundriss Ebene E3 ; Planfeld E6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G11503 | 10.3.01 | 1136 | Grundriss Ebene E3 ; Planfeld F6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G11803 | 10.3.01 | 1137 | Grundriss Ebene E3 ; Planfeld G6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G11803 | 10.3.01 | 1138 | Grundriss Ebene E3 ; Planfeld H6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G115DG | 10.3.01 | 1159 | Grundriss Ebene E4 ; Planfeld E6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G115DG | 10.3.01 | 1160 | Grundriss Ebene E4 ; Planfeld F6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G118DG | 10.3.01 | 1161 | Grundriss Ebene E4 ; Planfeld G6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G118DG | 10.3.01 | 1162 | Grundriss Ebene E4 ; Planfeld H6 | 04.11.2003 | 1:200 |

alle verfasst von AG Itten und Brechbuehl/Baumschlager – Eberle GmbH, 1300 Wien-Flughafen

| 2. TRAGWERKSPLANUNG | | | | | | | |
|---------------------|----|-----|----|----------|---|------------|---------|
| NUMMER | | | | | BEZEICHNUNG | DATUM | MASSTAB |
| | | | | | Technischer Bericht Terminalerweiterung | | |
| | | | | | Technischer Bericht Verteilbauwerk Aufgang Mitte | | |
| | | | | | Technischer Bericht Verteilbauwerk Aufgang Ost | | |
| | | | | | Technischer Bericht Pierfinger | | |
| ER | D | 115 | E1 | 10.03.02 | E001 Terminal-Decke ü. E1, Stahlvordach-Details | 24.10.2003 | 50 |
| ER | D | 115 | | 10.03.02 | E001 Terminal, Details 1. Teil | 27.10.2003 | 25 |
| ER | G | 115 | E0 | 10.03.02 | E001 Terminal-Decke ü. E0, Grundriss | 24.10.2003 | 200 |
| ER | G | 115 | E0 | 10.03.02 | E002 Terminal-Decke ü. E0, Grundriss | 24.10.2003 | 200 |
| ER | G | 115 | E1 | 10.03.02 | E002 Terminal-Decke ü. E1, Grundriss | 24.10.2003 | 200 |
| ER | G | 115 | E1 | 10.03.02 | E001 Terminal-Decke ü. E1, Grundriss | 24.10.2003 | 200 |
| ER | G | 115 | E2 | 10.03.02 | E002 Terminal-Decke ü. E2, Grundriss | 24.10.2003 | 200 |
| ER | G | 115 | E2 | 10.03.02 | E001 Terminal-Decke ü. E2, Grundriss | 23.10.2003 | 200 |
| ER | G | 115 | E3 | 10.03.02 | E001 Terminal-Decke ü. E3, Grundriss | 23.10.2003 | 200 |
| ER | G | 115 | E3 | 10.03.02 | E002 Terminal-Decke ü. E3, Grundriss | 23.10.2003 | 200 |
| ER | G | 115 | E4 | 10.03.02 | E001 Terminal-Decke ü. E4, Grundriss | 23.10.2003 | 200 |
| ER | G | 115 | U1 | 10.03.02 | E001 Terminal-Decke ü. U1, Grundriss | 23.10.2003 | 200 |
| ER | G | 115 | U1 | 10.03.02 | E002 Terminal-Decke ü. U1, Grundriss | 22.10.2003 | 200 |
| ER | G | 115 | U2 | 10.03.02 | E001 Terminal-Fundierung, Grundriss | 22.10.2003 | 200 |
| ER | S | 115 | 02 | 10.03.02 | E001 Terminal, Schnitt 2 und 6 | 22.10.2003 | 200 |
| ER | S | 115 | 03 | 10.03.02 | E001 Terminal, Schnitt 3 und 4 | 22.10.2003 | 100 |
| ER | S | 115 | 04 | 10.03.02 | E001 Terminal, Schnitt 5 | 22.10.2003 | 200 |
| ER | SP | 118 | FU | 10.03.02 | 0001 Pier Süd-Fundamente, Teil 1 | 28.10.2003 | 100 |
| ER | SP | 118 | FU | 10.03.02 | 0002 Pier Süd-Fundamente, Teil 0 | 28.10.2003 | 100 |
| ER | SP | 118 | U1 | 10.03.02 | 0001 Pier Süd-Decke über U1 | 28.10.2003 | 100 |
| ER | SP | 118 | E0 | 10.03.02 | 0001 Pier Süd-Decke über E0, Teil1 | 27.10.2003 | 100 |
| ER | SP | 118 | E0 | 10.03.02 | 0002 Pier Süd-Decke über E0, Teil 0 | 27.10.2003 | 100 |
| ER | SP | 118 | Z0 | 10.03.02 | 0001 Pier Süd-Decke über Z0, Teil 1 | 29.10.2003 | 100 |
| ER | SP | 118 | Z0 | 10.03.02 | 0002 Pier Süd-Decke über Z0, Teil 2 | 29.10.2003 | 100 |
| ER | SP | 118 | Z0 | 10.03.02 | 0003 Pier Süd-Decke über Z0, Teil 0 | 28.10.2003 | 100 |
| ER | SP | 118 | E1 | 10.03.02 | 0001 Pier Süd-Decke über E1, Teil 1 | 28.10.2003 | 100 |
| ER | SP | 118 | E1 | 10.03.02 | 0002 Pier Süd-Decke über E1, Teil 0 | 28.10.2003 | 100 |
| ER | SP | 118 | E2 | 10.03.02 | 0001 Pier Süd-Decke über E2, Teil 1 | 28.10.2003 | 100 |
| ER | SP | 118 | E2 | 10.03.02 | 0002 Pier Süd-Decke über E2, Teil 0 | 27.10.2003 | 100 |
| ER | SP | 118 | E3 | 10.03.02 | 0001 Pier Süd-Decke über E3, Teil 1 | 28.10.2003 | 100 |
| ER | SP | 118 | E3 | 10.03.02 | 0002 Pier Süd-Decke über E3, Teil 0 | 28.10.2003 | 100 |

alle verfasst von Ingenieurbüro A. Pauser & Thumberger – Kressmeier Ziviltechnikergesellschaft für BauwesengmbH, 1130 Wien

| 3. HAUSTECHNIKPLANUNG Heizung-Klima-Lüftung | | | | | | | |
|---|---|-----|----|---------|--|------------|---------|
| NUMMER | | | | | BEZEICHNUNG | DATUM | MASSTAB |
| | | | | | Technische Beschreibung zur Einreichung | 27.11.2003 | |
| ER | G | 115 | U2 | 10.3.03 | 3010 Grundriss Ebene U2 ; Planfeld E6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 115 | U2 | 10.3.03 | 3011 Grundriss Ebene U2 ; Planfeld F6 | 04.11.2003 | 1:200 |

| | | | | | | | | |
|----|---|------|----|---------|------|--|------------|-------|
| ER | G | 116 | U1 | 10.3.03 | 3027 | Grundriss Ebene U1 ; Planfeld F5 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 115 | U1 | 10.3.03 | 3034 | Grundriss Ebene U1 ; Planfeld E6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 115 | U1 | 10.3.03 | 3035 | Grundriss Ebene U1 ; Planfeld F6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 118 | U1 | 10.3.03 | 3036 | Grundriss Ebene U1 ; Planfeld G6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 115 | 00 | 10.3.03 | 3058 | Grundriss Ebene E0 ; Planfeld E6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 115 | 00 | 10.3.03 | 3059 | Grundriss Ebene E0 ; Planfeld F6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 118 | 00 | 10.3.03 | 3060 | Grundriss Ebene E0 ; Planfeld G6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 118 | 00 | 10.3.03 | 3061 | Grundriss Ebene E0 ; Planfeld H6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 115 | Z0 | 10.3.03 | 3072 | Grundriss Ebene Z0 ; Planfeld F6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 118 | Z0 | 10.3.03 | 3073 | Grundriss Ebene Z0 ; Planfeld G6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 118 | Z0 | 10.3.03 | 3074 | Grundriss Ebene Z0 ; Planfeld H6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 115 | 01 | 10.3.03 | 3087 | Grundriss Ebene E1 ; Planfeld E6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 115 | 01 | 10.3.03 | 3088 | Grundriss Ebene E1 ; Planfeld F6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 118 | 01 | 10.3.03 | 3089 | Grundriss Ebene E1 ; Planfeld G6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 118 | 01 | 10.3.03 | 3090 | Grundriss Ebene E1 ; Planfeld H6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 115 | 02 | 10.3.03 | 3111 | Grundriss Ebene E2 ; Planfeld E6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 115 | 02 | 10.3.03 | 3112 | Grundriss Ebene E2 ; Planfeld F6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 118 | 02 | 10.3.03 | 3113 | Grundriss Ebene E2 ; Planfeld G6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 118 | 02 | 10.3.03 | 3114 | Grundriss Ebene E2 ; Planfeld H6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 115 | 03 | 10.3.03 | 3135 | Grundriss Ebene E3 ; Planfeld E6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 115 | 03 | 10.3.03 | 3136 | Grundriss Ebene E3 ; Planfeld F6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 118 | 03 | 10.3.03 | 3137 | Grundriss Ebene E3 ; Planfeld G6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 118 | 03 | 10.3.03 | 3138 | Grundriss Ebene E3 ; Planfeld H6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 115 | DG | 10.3.03 | 3159 | Grundriss Ebene E4 ; Planfeld E6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 115 | DG | 10.3.03 | 3160 | Grundriss Ebene E4 ; Planfeld F6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 118 | DG | 10.3.03 | 3161 | Grundriss Ebene E4 ; Planfeld G6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 118 | DG | 10.3.03 | 3162 | Grundriss Ebene E4 ; Planfeld H6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | X | 115 | | 10.3.03 | 3507 | Verteilschema Kälte Terminal | 04.11.2003 | |
| ER | X | 118 | | 10.3.03 | 3508 | Verteilschema Kälte Pier | 04.11.2003 | |
| ER | X | 115 | | 10.3.03 | 3509 | Verteilschema Heizung Terminal | 04.11.2003 | |
| ER | X | 118 | | 10.3.03 | 3510 | Verteilschema Heizung Pier | 04.11.2003 | |
| ER | X | 115 | | 10.3.03 | 3511 | Schema Lüftungsmodulanlage | 04.11.2003 | |
| ER | X | 118 | | 10.3.03 | 3512 | Schema Lüftungsmodulanlage | 04.11.2003 | |
| ER | X | 115 | | 10.3.03 | 3513 | Schema Abluftanlage | 04.11.2003 | |
| ER | X | 118 | | 10.3.03 | 3514 | Schema Abluftanlage | 04.11.2003 | |
| ER | G | 1705 | | 10.3.03 | 3515 | Übersichtsplan Infrastruktur Medienver- und Entsorgung | 27.11.2003 | |
| ER | X | 115 | | 10.3.03 | 3516 | Druckbelüftung Auffangräume Terminal | 27.11.2003 | |

3.1 HAUSTECHNIKPLANUNG TGA-Brandschutz

| NUMMER | | | | | | BEZEICHNUNG | DATUM | MASSTAB |
|--------|---|-----|----|---------|------|----------------------------------|------------|---------|
| ER | G | 115 | U2 | 10.3.03 | 3210 | Grundriss Ebene U2 ; Planfeld E6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 115 | U2 | 10.3.03 | 3211 | Grundriss Ebene U2 ; Planfeld F6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 116 | U1 | 10.3.03 | 3227 | Grundriss Ebene U1 ; Planfeld F5 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 115 | U1 | 10.3.03 | 3234 | Grundriss Ebene U1 ; Planfeld E6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 115 | U1 | 10.3.03 | 3235 | Grundriss Ebene U1 ; Planfeld F6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 118 | U1 | 10.3.03 | 3236 | Grundriss Ebene U1 ; Planfeld G6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 115 | 00 | 10.3.03 | 3258 | Grundriss Ebene E0 ; Planfeld E6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 115 | 00 | 10.3.03 | 3259 | Grundriss Ebene E0 ; Planfeld F6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 118 | 00 | 10.3.03 | 3260 | Grundriss Ebene E0 ; Planfeld G6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 118 | 00 | 10.3.03 | 3261 | Grundriss Ebene E0 ; Planfeld H6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 115 | Z0 | 10.3.03 | 3272 | Grundriss Ebene Z0 ; Planfeld F6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 118 | Z0 | 10.3.03 | 3273 | Grundriss Ebene Z0 ; Planfeld G6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 118 | Z0 | 10.3.03 | 3274 | Grundriss Ebene Z0 ; Planfeld H6 | 04.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 115 | 01 | 10.3.03 | 3287 | Grundriss Ebene E1 ; Planfeld E6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 115 | 01 | 10.3.03 | 3288 | Grundriss Ebene E1 ; Planfeld F6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 118 | 01 | 10.3.03 | 3289 | Grundriss Ebene E1 ; Planfeld G6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 118 | 01 | 10.3.03 | 3290 | Grundriss Ebene E1 ; Planfeld H6 | 27.11.2003 | 1:200 |

| | | | | | | | | |
|----|---|-----|----|---------|------|---|------------|-------|
| ER | G | 115 | 02 | 10.3.03 | 3311 | Grundriss Ebene E2 ; Planfeld E6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 115 | 02 | 10.3.03 | 3312 | Grundriss Ebene E2 ; Planfeld F6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 118 | 02 | 10.3.03 | 3313 | Grundriss Ebene E2 ; Planfeld G6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 118 | 02 | 10.3.03 | 3314 | Grundriss Ebene E2 ; Planfeld H6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 115 | 03 | 10.3.03 | 3335 | Grundriss Ebene E3 ; Planfeld E6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 115 | 03 | 10.3.03 | 3336 | Grundriss Ebene E3 ; Planfeld F6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 118 | 03 | 10.3.03 | 3337 | Grundriss Ebene E3 ; Planfeld G6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 118 | 03 | 10.3.03 | 3338 | Grundriss Ebene E3 ; Planfeld H6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 115 | DG | 10.3.03 | 3359 | Grundriss Ebene E4 ; Planfeld E6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 115 | DG | 10.3.03 | 3360 | Grundriss Ebene E4 ; Planfeld F6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 118 | DG | 10.3.03 | 3361 | Grundriss Ebene E4 ; Planfeld G6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | G | 118 | DG | 10.3.03 | 3362 | Grundriss Ebene E4 ; Planfeld H6 | 27.11.2003 | 1:200 |
| ER | X | 115 | | 10.3.03 | 3501 | Strangschema Brandrauchentlüftung Terminal | 27.11.2003 | |
| ER | X | 118 | | 10.3.03 | 3502 | Strangschema Brandrauchentlüftung Pier | 27.11.2003 | |
| ER | X | 115 | | 10.3.03 | 3503 | Prinzipschema Druckbelüftung Feuerwehraufzug Terminal | 04.11.2003 | |
| ER | X | 118 | | 10.3.03 | 3504 | Prinzipschema Druckbelüftung Feuerwehraufzug Pier | 04.11.2003 | |
| ER | X | 115 | | 10.3.03 | 3505 | Prinzipschema Druckbelüftung Fluchtgänge Terminal | 04.11.2003 | |
| ER | X | 118 | | 10.3.03 | 3506 | Prinzipschema Druckbelüftung Auffangräume Pier | 27.11.2003 | |
| ER | S | 115 | | 10.3.03 | 4502 | Schnitt Brandabschottung Elektrosteigschacht Terminal | 04.11.2003 | 1:100 |
| ER | S | 118 | | 10.3.03 | 4503 | Schnitt Brandabschottung Elektrosteigschacht Pier | 04.11.2003 | 1:100 |

3.2. HAUSTECHNIKPLANUNG Zutrittskontrollanlage

| NUMMER | | | | | | BEZEICHNUNG | DATUM | MASSTAB |
|--------|---|-----|----|---------|------|---|------------|---------|
| | | | | | | Technische Beschreibung zur Einreichung Zutrittskontrollanlage | 04.11.2003 | |
| ER | G | 115 | U2 | 10.3.03 | 4200 | Grundriss Ebene U2 ; Planfeld Y1 | 04.11.2003 | 1:500 |
| ER | G | 115 | U1 | 10.3.03 | 4201 | Grundriss Ebene U1 ; Planfeld Y1 | 04.11.2003 | 1:500 |
| ER | G | 118 | U1 | 10.3.03 | 4202 | Grundriss Ebene U1 ; Planfeld Z1 | 04.11.2003 | 1:500 |
| ER | G | 115 | 00 | 10.3.03 | 4203 | Grundriss Ebene E0 ; Planfeld Y1 | 04.11.2003 | 1:500 |
| ER | G | 118 | 00 | 10.3.03 | 4204 | Grundriss Ebene E0 ; Planfeld Z1 | 04.11.2003 | 1:500 |
| ER | G | 118 | Z0 | 10.3.03 | 4205 | Grundriss Ebene Z0 ; Planfeld Z1 | 04.11.2003 | 1:500 |
| ER | G | 115 | 01 | 10.3.03 | 4206 | Grundriss Ebene E1 ; Planfeld Y1 | 04.11.2003 | 1:500 |
| ER | G | 118 | 01 | 10.3.03 | 4207 | Grundriss Ebene E1 ; Planfeld Z1 | 04.11.2003 | 1:500 |
| ER | G | 115 | 02 | 10.3.03 | 4208 | Grundriss Ebene E2 ; Planfeld Y1 | 04.11.2003 | 1:500 |
| ER | G | 118 | 02 | 10.3.03 | 4209 | Grundriss Ebene E2 ; Planfeld Z1 | 04.11.2003 | 1:500 |
| ER | G | 115 | 03 | 10.3.03 | 4210 | Grundriss Ebene E3 ; Planfeld Y1 | 04.11.2003 | 1:500 |
| ER | G | 118 | 03 | 10.3.03 | 4211 | Grundriss Ebene E3 ; Planfeld Z1 | 04.11.2003 | 1:500 |
| ER | G | 115 | DG | 10.3.03 | 4212 | Grundriss Ebene E4 ; Planfeld Y1 | 04.11.2003 | 1:500 |
| ER | G | 118 | DG | 10.3.03 | 4213 | Grundriss Ebene E4 ; Planfeld Z1 | 04.11.2003 | 1:500 |

3.3. HAUSTECHNIKPLANUNG Trafostationen

| NUMMER | | | | | | BEZEICHNUNG | DATUM | MASSTAB |
|--------|---|-----|----|---------|------|---|------------|---------|
| | | | | | | Technische Beschreibung zur Einreichung der Trafostationen | 27.11.2003 | |
| ER | G | 115 | U1 | 10.3.03 | 4601 | Grundriss Ebene U1 Trafostation 5 | 27.11.2003 | 1:100 |
| ER | G | 115 | U2 | 10.3.03 | 4602 | Grundriss Ebene U2 Trafostation 8 | 27.11.2003 | 1:100 |
| ER | G | 118 | U1 | 10.3.03 | 4603 | Grundriss Ebene U1 Trafostation 25 | 04.11.2003 | 1:100 |
| ER | G | 115 | E0 | 10.3.03 | 4604 | Grundriss Ebene E0 Trafostation 26 | 04.11.2003 | 1:100 |
| ER | X | 115 | | 10.3.03 | 4504 | Schema Trafostation 5 | 04.11.2003 | |
| ER | X | 115 | | 10.3.03 | 4505 | Schema Trafostation 8 | 04.11.2003 | |
| ER | X | 118 | | 10.3.03 | 4506 | Schema Trafostation 25 | 04.11.2003 | |
| ER | X | 115 | | 10.3.03 | 4507 | Schema Trafostation 26 | 04.11.2003 | |
| ER | X | 115 | | 10.3.03 | 4508 | Prinzipschema 20 kV Übersicht Bestand April 2003 | 27.11.2003 | |
| ER | X | 115 | | 10.3.03 | 4509 | Prinzipschema 20 kV Netzübersicht Endausbau 2008 | 27.11.2003 | |
| ER | X | 115 | | 10.3.03 | 4510 | Einlinienschema Hochspannungsverkabelung Endausbau 2008 | 27.11.2003 | |

| | | | | | | | | |
|----|---|-----|----|---------|-------|--|------------|-------|
| ER | G | 102 | U2 | 10.3.03 | 4600A | Grundrissebene U1, U2 Hochspannungsverkabelung Stand 2003 | 27.11.2003 | |
| ER | G | 102 | U2 | 10.3.03 | 4600B | Grundrissebene U1, U2 Hochspannungsverkabelung Stand 2008 | 27.11.2003 | |
| | | | | | | Ergänzungsblatt Trafostation 8 | 27.11.2003 | 1:200 |

3.4. HAUSTECHNIKPLANUNG Sprinklerbereiche

| NUMMER | | | | | | BEZEICHNUNG | DATUM | MASSTAB |
|--------|---|-----|----|---------|------|----------------------------------|------------|---------|
| ER | G | 115 | U1 | 10.3.03 | 5201 | Grundriss Ebene U1 ; Planfeld Y1 | 27.11.2003 | 1:500 |
| ER | G | 115 | 00 | 10.3.03 | 5203 | Grundriss Ebene E0 ; Planfeld Y1 | 27.11.2003 | 1:500 |
| ER | G | 118 | 00 | 10.3.03 | 5204 | Grundriss Ebene E0 ; Planfeld Z1 | 27.11.2003 | 1:500 |
| ER | G | 115 | 01 | 10.3.03 | 5206 | Grundriss Ebene E1 ; Planfeld Y1 | 27.11.2003 | 1:500 |
| ER | G | 118 | 01 | 10.3.03 | 5207 | Grundriss Ebene E1 ; Planfeld Z1 | 04.11.2003 | 1:500 |
| ER | G | 115 | 02 | 10.3.03 | 5208 | Grundriss Ebene E2 ; Planfeld Y1 | 27.11.2003 | 1:500 |
| ER | G | 118 | 02 | 10.3.03 | 5209 | Grundriss Ebene E2 ; Planfeld Z1 | 04.11.2003 | 1:500 |
| ER | G | 115 | 03 | 10.3.03 | 5210 | Grundriss Ebene E3 ; Planfeld Y1 | 27.11.2003 | 1:500 |
| ER | G | 118 | 03 | 10.3.03 | 5211 | Grundriss Ebene E3 ; Planfeld Z1 | 04.11.2003 | 1:500 |
| ER | X | 115 | | 10.3.03 | 5501 | Verteilschema Sprinkler Terminal | 04.11.2003 | |
| ER | X | 118 | | 10.3.03 | 5502 | Verteilschema Sprinkler Pier | 04.11.2003 | |

alle verfasst von ARGE TGA Freudesprung Engineering Suisselectra, 1220 Wien

4. BRANDSCHUTZPLANUNG - BRANDSCHUTZKONZEPT

| NUMMER | | | | | | BEZEICHNUNG | DATUM | MASSTAB |
|--------|---|-----|----|---------|-----|----------------------------------|------------|---------|
| | | | | | | Brandschutzkonzept | 04.11.2003 | |
| ER | G | 115 | E0 | 10.3.05 | 84 | FW-Aufstellflächen FW-Zugänge | 04.11.2003 | 1:500 |
| ER | G | 118 | E0 | 10.3.05 | 85 | FW-Aufstellflächen FW-Zugänge | 04.11.2003 | 1:500 |
| ER | G | 115 | U1 | 10.3.05 | 86 | FW-Aufstellflächen FW-Zugänge | 04.11.2003 | 1:500 |
| ER | G | 115 | U2 | 10.3.05 | 87 | FW-Aufstellflächen FW-Zugänge | 04.11.2003 | 1:500 |
| ER | G | 115 | U2 | 10.3.05 | 90 | Grundriss Ebene U2 ; Planfeld Y1 | 04.11.2003 | 1:500 |
| ER | G | 115 | U1 | 10.3.05 | 91 | Grundriss Ebene U1 ; Planfeld Y1 | 04.11.2003 | 1:500 |
| ER | G | 115 | E0 | 10.3.05 | 92 | Grundriss Ebene E0 ; Planfeld Y1 | 04.11.2003 | 1:500 |
| ER | G | 118 | E0 | 10.3.05 | 93 | Grundriss Ebene E0 ; Planfeld Z1 | 04.11.2003 | 1:500 |
| ER | G | 118 | Z0 | 10.3.05 | 94 | Grundriss Ebene Z0 ; Planfeld Z1 | 04.11.2003 | 1:500 |
| ER | G | 115 | E1 | 10.3.05 | 95 | Grundriss Ebene E1 ; Planfeld Y1 | 04.11.2003 | 1:500 |
| ER | G | 118 | E1 | 10.3.05 | 96 | Grundriss Ebene E1 ; Planfeld Z1 | 04.11.2003 | 1:500 |
| ER | G | 115 | E2 | 10.3.05 | 97 | Grundriss Ebene E2 ; Planfeld Y1 | 04.11.2003 | 1:500 |
| ER | G | 118 | E2 | 10.3.05 | 98 | Grundriss Ebene E2 ; Planfeld Z1 | 04.11.2003 | 1:500 |
| ER | G | 115 | E3 | 10.3.05 | 99 | Grundriss Ebene E3 ; Planfeld Y1 | 04.11.2003 | 1:500 |
| ER | G | 118 | E3 | 10.3.05 | 100 | Grundriss Ebene E3 ; Planfeld Z1 | 04.11.2003 | 1:500 |
| ER | G | 115 | E4 | 10.3.05 | 101 | Grundriss Ebene E4 ; Planfeld Y1 | 04.11.2003 | 1:500 |
| ER | G | 118 | E4 | 10.3.05 | 102 | Grundriss Ebene E4 ; Planfeld Z1 | 04.11.2003 | 1:500 |

alle verfasst von Mag. Arch. Dr. Ing. Gerhard Düh, Staatlich befugter und beideter Ziviltechniker, 1010 Wien,

und unter den in der - ebenfalls einen integrierten Bestandteil dieses Bescheides bildenden - Verhandlungsschrift des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, Projektmanagement Verfahrensführung Flughäfen, vom 27. und 28.11.2003, GZ. 60.688/7-PMV/03, enthaltenen Bedingungen u. Auflagen (1 - 87).

II.

Für die Erteilung dieses Bescheides sind von der Flughafen Wien AG

- | | | | |
|----|---|-----|----------|
| a) | gemäß TP 393 lit. b Ziff. 1 der Bundes-Verwaltungs- Abgabenverordnung, BGBl. Nr. 24/1983 i.d.g.F., eine Verwaltungsabgabe von | EUR | 218,00 |
| b) | gemäß § 1 der Bundes-Kommissionsgebührenverordnung, BGBl.Nr. 246/1976 i.d.g.F., Kommissionsgebühren für 3 Amtorgane und 36/2 Stunden von | EUR | 1.020,60 |
| c) | gemäß Gebührengesetz 1957 i.d.g.F., (Antrag, Antragsbeilagen, Verhandlungsschrift) an Gebühren | EUR | 5.554,20 |
| d) | gemäß § 15 des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes, BGBl. Nr. 650/1994 i.d.g.F., eine Gebühr von | EUR | 359,10 |

somit insgesamt EUR 7.151,90 zu entrichten.

Die Verwaltungsabgabe, die Kommissionsgebühren, die Gebühr des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und die Gebühren gemäß Gebührengesetz sind binnen 2 Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides mittels der beigeschlossenen Zahlscheine an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zu überweisen.

B E G R Ü N D U N G

Die Realisierung des gegenständlichen Projektes ist im Interesse eines sicheren und geordneten Flughafenbetriebes auf dem Flughafen Wien notwendig.

Das Vorhaben ist für die Sicherheit der Luftfahrt förderlich und auf Grund der Ergebnisse der vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Projektmanagement Verfahrensführung Flughäfen, am 27. und 28.11.2003 auf dem Flughafen Wien durchgeführten Verhandlung gemäß § 78 Abs. 1 und 2 LFG zu bewilligen.

Die Bedingungen und Auflagen, die den Erfordernissen der Sicherheit der Luftfahrt Rechnung tragen, stützen sich auf das Gutachten der Amtssachverständigen der Obersten Zivilluftfahrtbehörde und des Amtes der NÖ Landesregierung sowie auf die Ausführungen der Vertreter der Austro Control GmbH (flugsicherungstechnischer Sachverständiger), des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und der NÖ-Landesstelle für Brandverhütung. Auf die diesem Gutachten zugrunde liegenden detaillierten Befundausführung wird – um Wiederholungen zu vermeiden – ausdrücklich hingewiesen.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf die bezogenen Rechtsvorschriften.

R E C H T S M I T T E L B E L E H R U N G

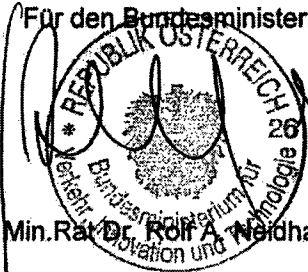
Gegen diesen Bescheid ist kein ordentliches Rechtsmittel zulässig.

HINWEIS

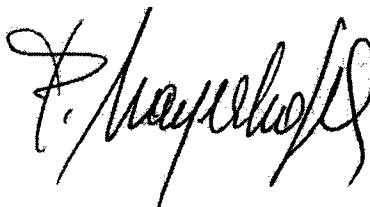
Gegen diesen Bescheid kann innerhalb von sechs Wochen nach Zustellung Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof und ebenso an den Verfassungsgerichtshof erhoben werden. Sie muß von einem Rechtsanwalt unterschrieben sein. Bei Einbringung einer solchen Beschwerde, ist eine Gebühr von EUR 180,-- zu entrichten.

Der Inhalt und die Verkündung dieses mündlichen Bescheides werden hiermit gemäß § 62 Abs. 2 AVG beurkundet.

Verhandlungsdauer: 36 halbe Stunden

Für den Bundesminister:

Min. Rat Dr. Rolf A. Weidhart

Zur Kenntnis genommen:





Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

**VERFAHRENSFÜHRUNG
BEZÜGLICH FLUGHÄFEN**

GZ. BMVIT-60.688/0008-II/PMV/2006

Flughafen Wien 22.11.2006

Betr.: Flughafen Wien;
Projekt Skylink, Terminalerweiterung Nord-Ost, Teil 1;
Aufzugsanlagen, Fahrtreppen und Fahrsteige
(fördertechnisches Projekt);
Errichtungsbewilligung

VERHANDLUNGSSCHRIFT

angenommen am 22.11.2006 auf dem Flughafen Wien vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Verfahrensführung bezüglich Flughäfen, gemäß §§ 40 - 44 AVG in Verbindung mit § 78 Abs. 2 Luftfahrtgesetz, BGBl. Nr. 253/1957 i.d.g.F (LFG).

Gegenstand der Verhandlung

Antrag der Flughafen Wien Aktiengesellschaft vom 19.10.2006, mündlich modifiziert am 22.11.2006, auf Erteilung der Bewilligung gemäß § 78 LFG für die Errichtung von Aufzugsanlagen, Fahrtreppen und Fahrsteigen (fördertechnisches Projekt) im Rahmen des Projektes Skylink, Terminalerweiterung Nord-Ost, Teil 1.

Anwesende

Verhandlungsleiter:

Min.Rat Dr. Rolf A. NEIDHART

Mitwirkende amtliche Organe:

Mag. Martin STROBEL
BM VIT, Verfahrensführung bezüglich Flughäfen

Sonstige Behördenvertreter:
Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie,
Verkehrs- Arbeitsinspektorat

AD Herbert LENK

Amt der NÖ Landesregierung

w. Hofrat Dipl.-Ing. Josef MILLNER
als bautechnischer Amtssachverständiger

w. Hofrat Dipl.-Ing. Ernst BISTRICKY
als elektrotechnischer und fördertechnischer
Amtssachverständiger

Seite 2 zu GZ. BMVIT-60.688/0008-II/PMV/2006

| | |
|---|---|
| NÖ Landesstelle für Brandverhütung | TI Emerich GRONE |
| Aufzugsprüfer | Reg.Rat. Ing. Ernst SCHEITHAUER |
| Stadtpolizeikommando Schwechat | Oberst Franz REICHARDT |
| <u>Anwesende Parteien und sonstige Beteiligte:</u> Flughafen Wien Aktiengesellschaft | Ing. Mag. Wolfgang CICHON Frederick ORTMANN BI Georg LIMBECK OBI Walter TUMA |

Projektanten und ausführende Firmen:

| | |
|---------------------------|---|
| Projektsteuerung, Fa. FCP | Dipl.-Ing. Christoph FRANKE |
| Fa. Parc Moser Neumann | Arch. Matthäus WAGNER |
| Fa. Freudensprung | Dipl.-Ing. Werner RIEGLER |
| Fa. KONE | Franz WAGNER Willi THIEL Ing. Markus VEIT |
| Schriftführerin: | Nicole JANISCH |

Nach Eröffnung der Verhandlung um 08.30 Uhr und Feststellung der Anwesenden sowie ihrer Vertretungsbefugnis wird vom Verhandlungsleiter der Verhandlungsgegenstand dargelegt.

Am heutigen Tag modifiziert der Vertreter der Flughafen Wien AG den Antrag vom 19.10.2006 mündlich dahingehend, dass Gegenstand der Verhandlung lediglich das fördertechnische Projekt betreffend Aufzüge, Fahrtreppe und Fahrsteige im Rahmen des Projektes Skylink, Terminalerweiterung Nord-Ost, Teil 1, ist.

Von den Vertretern der Flughafen Wien AG und den Projektanten wird anhand der Einreichunterlagen das modifizierte Vorhaben erläutert. Anschließend wird das Projekt diskutiert. Ein Ortsaugenschein wird von den Sachverständigen nicht als erforderlich erachtet.

Die Amtssachverständigen des Amtes der NÖ Landesregierung sowie die Vertreter der NÖ Landesstelle für Brandverhütung und des Verkehrs-Arbeitsinspektorates erstellen sodann gemeinsam folgenden

BEFUND

Die Flughafen Wien Aktiengesellschaft hat mit Schreiben vom 19.10.2006, mündlich modifiziert am 22.11.2006, samt Einreichunterlagen die Bewilligung gemäß § 78 LFG für die Errichtung von Aufzugsanlagen, Fahrtreppen und Fahrsteigen (fördertechnisches Projekt) im Rahmen des Projektes Skylink, Terminalerweiterung Nord-Ost, Teil 1, auf dem Flughafen Wien beantragt.

Seite 3 zu GZ. BMVIT-60.688/0008-II/PMV/2006

Nicht Gegenstand der heutigen Verhandlung sind die in den Einreichunterlagen teilweise schematisch dargestellten Einhausungen der Fahrtreppen sowie sonstige allenfalls vorgesehene bauliche Abtrennungen (Zwischendecken, Glaswände, etc.).

Vorgelegt wurden folgende von der Fa. Kone erstellte Unterlagen:

Aufzüge

Aufzug T0-01, Obj.115 Anlagenummer 29664, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Aufzug T0-02, Obj.115 Anlagenummer 29665, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung inklusive Hydraulik, Schaltschemen und Seil- und Schlauchattest, Sicherheitsdatenblatt Öl (gebunden als Heft)

Aufzüge T0-03, Obj.115 & T0-03A, Obj.115 Anlagenummern 29666 und 29900, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Aufzug T1-04, Obj.115 Anlagenummer 29667, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Aufzug T2-05, Obj.115 Anlagenummer 29668, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Aufzug T3-06, Obj.115 Anlagenummer 29669, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Aufzug T4-07, Obj.115 Anlagenummer 29670, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Aufzug T5-08, Obj.115 Anlagenummer 29671, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Aufzug T5-09, Obj.115 Anlagenummer 29672, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Aufzug T6-10, Obj.115 Anlagenummer 29673, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Seite 4 zu GZ. BMVIT-60.688/0008-II/PMV/2006

Aufzug T6-11, Obj.115 Anlagennummer 29674, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Aufzug T6-12, Obj.115 Anlagennummer 29675, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Aufzüge T6-13, Obj.115 & T6-14, Obj.115 Anlagennummern 29676 und 29677, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Aufzug P0-01, Obj.118 Anlagennummer 29678, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Aufzug P0-02, Obj.118 Anlagennummer 29679, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Aufzug P1-05, Obj.118 Anlagennummer 29680, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Aufzug P1-06, Obj.118 Anlagennummer 29681, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Aufzug P1-03, Obj.118 Anlagennummer 29682, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Aufzug P1-04, Obj.118 Anlagennummer 29683, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Aufzug P3-07, Obj.118 Anlagennummer 29684, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Aufzug P3-08, Obj.118 Anlagennummer 29685, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Aufzug P4-10, Obj.118 Anlagennummer 29686, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Aufzug P5-11, Obj.118 Anlagennummer 29687, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Seite 5 zu GZ. BMVIT-60.688/0008-II/PMV/2006

Aufzug P5-12, Obj.118 Anlagenummer 29688, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Aufzug P6-13, Obj.118 Anlagenummer 29689, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Aufzug P6-14, Obj.118 Anlagenummer 29690, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Aufzug P6-14, Obj.118 Anlagenummer 29690, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Aufzug P7-15, Obj.118 Anlagenummer 29691, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Aufzug P8-16, Obj.118 Anlagenummer 29692, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Aufzug P8-18, Obj.118 Anlagenummer 29693, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Aufzug P4-09, Obj.118 Anlagenummer 29694, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Aufzug P8-17, Obj.118 Anlagenummer 29695, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Aufzug P9-19, Obj.118 Anlagenummer 29696, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Aufzug P9-20, Obj.118 Anlagenummer 29697, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Aufzug P10-21, Obj.118 Anlagenummer 29698, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Aufzug P10-22, Obj.118 Anlagenummer 29699, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Fahrtreppen

Gefahrenanalyse der Firma KONE AG über die Beleuchtung in den Balustraden vom 31.10.2006 für die Fahrtreppennummern 29700-29713 und 29716-29762

Fahrtreppen TM1/U1 E01, Obj.115 & TM1/U1 E02, Obj.115 Anlagennummern 29700 und 29701, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppen TM1/E1 E05, Obj.115 & TM1/E1 E06, Obj.115 Anlagennummern 29702 und 29703, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppen TM1/E2 E07, Obj.115 & TM1/E2 E08, Obj.115 Anlagennummern 29704 und 29705, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppen TM5/E1 E13, Obj.115 & TM5/E1 E14, Obj.115 Anlagennummern 29706 und 29707, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppen TM5/E2 E15, Obj.115 & TM5/E2 E16, Obj.115 Anlagennummern 29708 und 29709, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppen TM1/E0 E03, Obj.115 & TM1/E0 E04, Obj.115 Anlagennummern 29710 und 29711, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppen TM1/E0 E11, Obj.115 & TM1/E0 E12, Obj.115 Anlagennummern 29712 und 29713, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Seite 7 zu GZ. BMVIT-60.688/0008-II/PMV/2006

Fahrtreppe PM2/E1 E25, Obj.118 Anlagennummer 29716, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppe PM2/E2 E26, Obj.118 Anlagennummer 29717, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppe PM2/E2 E27, Obj.118 Anlagennummer 29718, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppe PM5/E1 E36, Obj.118 Anlagennummer 29719, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppe PM5/E2 E41, Obj.118 Anlagennummer 29720, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppe PM8/E1 E50, Obj.118 Anlagennummer 29721, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppe PM8/E1 E55, Obj.118 Anlagennummer 29722, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppe PM1/E1 E20, Obj.118 Anlagennummer 29723, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Seite 8 zu GZ. BMVIT-60.688/0008-II/PMV/2006

Fahrtreppe PM2/E1 E24, Obj.118 Anlagenummer 29724, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppe PM3/E1 E29, Obj.118 Anlagenummer 29725, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppe PM3/E1 E30, Obj.118 Anlagenummer 29726, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppe PM4/E1 E33, Obj.118 Anlagenummer 29727, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppen PM4/E1 E34, Obj.118 & PM4/E1 E35, Obj.118 Anlagennummern 29728 und 29729, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppe PM5/E1 E38, Obj.118 Anlagenummer 29730, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppe PM5/E1 E39, Obj.118 Anlagenummer 29731, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppe PM6/E1 E43, Obj.118 Anlagenummer 29732, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Seite 9 zu GZ. BMVIT-60.688/0008-II/PMV/2006

Fahrtreppe PM6/E1 E44, Obj.118 Anlagenummer 29733, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppe PM7/E1 E47, Obj.118 Anlagenummer 29734, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppen PM7/E1 E48, Obj.118 & PM7/E1 E49, Obj.118 Anlagenummern 29735 und 29736, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppe PM8/E1 E52, Obj.118 Anlagenummer 29737, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppe PM8/E1 E53, Obj.118 Anlagenummer 29738, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppe PM9/E1 E57, Obj.118 Anlagenummer 29739, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppe PM9/E1 E58, Obj.118 Anlagenummer 29740, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppe PM10/E1 E61, Obj.118 Anlagenummer 29741, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Seite 10 zu GZ. BMVIT-60.688/0008-II/PMV/2006

Fahrtreppe PM10/E1 E62, Obj.118 Anlagenummer 29742, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppe PM2/E1 E23, Obj.118 Anlagenummer 29743, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppe PM3/E1 E28, Obj.118 Anlagenummer 29744, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppe PM1/E0 E17, Obj.118 Anlagenummer 29745, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppe PM3/E1 E31, Obj.118 Anlagenummer 29746, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppe PM4/E1 E32, Obj.118 Anlagenummer 29747, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppe PM5/E1 E37, Obj.118 Anlagenummer 29748, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppe PM5/E1 E40, Obj.118 Anlagenummer 29749, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve,

Seite 11 zu GZ. BMVIT-60.688/0008-II/PMV/2006

Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf
(gebunden als Heft)

Fahrtreppe PM6/E1 E42, Obj.118 Anlagenummer 29750, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf
(gebunden als Heft)

Fahrtreppe PM6/E1 E45, Obj.118 Anlagenummer 29751, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf
(gebunden als Heft)

Fahrtreppe PM7/E1 E46, Obj.118 Anlagenummer 29752, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf
(gebunden als Heft)

Fahrtreppe PM8/E1 E51, Obj.118 Anlagenummer 29753, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf
(gebunden als Heft)

Fahrtreppe PM8/E1 E54, Obj.118 Anlagenummer 29754, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf
(gebunden als Heft)

Fahrtreppe PM9/E1 E56, Obj.118 Anlagenummer 29755, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf
(gebunden als Heft)

Fahrtreppe PM9/E1 E59, Obj.118 Anlagenummer 29756, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf
(gebunden als Heft)

Fahrtreppe PM10/E1 E60, Obj.118 Anlagenummer 29757, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppe PM10/E1 E63, Obj.118 Anlagenummer 29758, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppen PM1/E0 E18, Obj.118 & PM1/E0 E19, Obj.118 Anlagenummern 29759 und 29760, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppen PM2/E0 E21, Obj.118 & PM2/E0 E22, Obj.118 Anlagenummern 29761 und 29762, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrsteige

Fahrtsteig Pier AW02, Obj.118 Anlagenummer 29763, Beschreibung des Fahrsteiges mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Palette und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtsteig Pier AW06, Obj.118 Anlagenummer 29764, Beschreibung des Fahrsteiges mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Palette und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtsteig Pier AW03, Obj.118 Anlagenummer 29765, Beschreibung des Fahrsteiges mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Palette und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtsteig Pier AW04, Obj.118 Anlagenummer 29766, Beschreibung des Fahrsteiges mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Palette und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Seite 13 zu GZ. BMVIT-60.688/0008-II/PMV/2006

Fahrtsteig Pier AW07, Obj.118 Anlagenummer 29767, Beschreibung des Fahrsteiges mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schalt schemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Palette und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtsteig Pier AW08, Obj.118 Anlagenummer 29768, Beschreibung des Fahrsteiges mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schalt schemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Palette und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtsteig Pier AW01, Obj.118 Anlagenummer 29769, Beschreibung des Fahrsteiges mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schalt schemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Palette und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtsteig Pier AW05, Obj.118 Anlagenummer 29770, Beschreibung des Fahrsteiges mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schalt schemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Palette und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Es ist beabsichtigt, im neuen VIE-Skylink 37 Aufzugsanlagen, 61 Fahrtreppen und 8 Fahrsteige neu zu errichten. Diesbezüglich wurden maschinentechnische Projektunterlagen durch die Fa. Kone erstellt und wurden diese dem Aufzugsprüfer, Herr Ing. Erst Scheithauer, 3108 St. Pölten, zur Vorprüfung vorgelegt. Diese Vorprüfung vom 03.11.2006 ergab keine Beanstandungen. Vom Aufzugsprüfer wurden folgende Mappen mit Prüfbefunden vorgelegt:

- Vorprüfungsbefunde für die Aufzüge im Skylink-Pier
Aufzugs Nr. 29678 bis 29699
- Vorprüfungsbefunde für die Aufzüge im Skylink-Terminal
Aufzugs Nr. 29664 bis 29677 und 29900
- Vorprüfungsbefunde für die Aufzüge im Skylink-Terminal
Aufzugs Nr. 29716 bis 29762 und Fahrsteige Nr. 29763 bis 29770
- Vorprüfungsbefunde für die Fahrtreppen im Skylink-Terminal
Anlage Nr. 29700 bis 29713

In den beiden letzt genannten Mappen ist die Gefahrenanalyse für die Anlagen Nr. 29700 bis 29713 im Skylink-Terminal und Anlagen Nr. 29716 bis 29762 im Terminal-Pier, erstellt am 31.10.2006, bestehend aus 13 Seiten, beigeheftet.

In den Anmerkungen der Vorprüfungsbefunde für die Fahrtreppen ist angeführt, dass besondere Maßnahmen im Sinne des Abschnittes 0.5.3. der ÖNORM EN 115:1995 nicht festgelegt sind, und daher eine Beförderung von Transporteinrichtungen, wie Kinderwagen, Kofferkulis usw., nicht zulässig ist.

Das Projekt besteht aus folgenden fördertechnischen Einrichtungen:

Aufzugsanlagen

Es ist beabsichtigt, im Zuge der Errichtung VIE-Skylink (1300 Wien-Flughafen) 37 neue Aufzugsanlagen zu errichten. Bei allen 36 triebwerksraumlosen Aufzugsanlagen wird das Paneel für die Notbefreiung im Bereich der obersten Haltestelle direkt neben der Fahrschachttüre im Stiegenhaus angeordnet. Beim Aufzug TerminalT0_2, Bauteil 115 befindet sich der Triebwerksraum unten seitlich neben dem Schacht

Einige Aufzugsanlagen werden teilweise in Stiegenhäusern, welche als eigene Brandabschnitte ausgeführt werden, untergebracht. Folgende Anlagen sind vorgesehen:

Aufzug TerminalT0 1, Bauteil 115

Es handelt sich dabei um ein Fabrikat KONE mit der Anlagennummer 29664. Die Anlage verfügt über eine Nennlast von 1.000 kg oder 13 Personen bei einer Nenngeschwindigkeit von 1,00 m/s. Die Förderhöhe beträgt 24,66 m. Das Baujahr ist 2007. Die Fahrbahn führt von Ebene -1 bis Ebene 4 und verfügt über 7 Halte- und 7 Ladestellen. Es handelt sich dabei um eine triebwerkraumlose Ausführung, bei der das Triebwerk im Schachtkopf untergebracht wird. Die Fahrschachttür wird als zweiblättrig seitlich öffnende Teleskopschiebetür ausgeführt.

Die Anlage wird entsprechend ÖNORM EN81-1 ausgenommen Punkt 6, Ausgabe April 1999, ÖNORM EN81-72 Ausgabe 11.2003, TRVB A 150 Ausgabe 2004 und ASV 1996 BGBl.NR. 780/1996 ausgeführt.

Die Schutzeinrichtung für den aufwärts fahrenden Fahrkorb gegen Übergeschwindigkeit ist gemäß EN81 Ausg. 04-1999 Punkt 9.10.4d (Treibscheibe) ausgeführt. Prüfnr.: 00112/2 FIMTEKNO (MX10).

Weiters ist die Aufzugsanlage behindertengerecht nach ÖNORM B1600 und ÖNORM EN81-70 Ausgabe 05-2005 ausgeführt.

Die Aufzugsanlage wird mit einer Feuerwehrsteuerung versehen. Der Aufzug wird als Feuerwehraufzug nach ÖNORM EN81-72 (Ausg. 11/2003) sowie der TRVB A 150 (Ausg. 2005) ausgeführt.

Aufzug TerminalT0 2, Bauteil 115

Es handelt sich dabei um ein Fabrikat KONE mit der Anlagennummer 29665. Die Anlage verfügt über eine Nennlast von 4.030 kg oder 53 Personen bei einer Nenngeschwindigkeit von 0,50 m/s. Die Förderhöhe beträgt 24,66 m. Das Baujahr ist 2007. Die Fahrbahn führt von Ebene -1 bis Ebene 4 und verfügt über 6 Halte- und 8 Ladestellen. Der Triebwerksraum befindet sich unten seitlich neben dem Schacht. Die Fahrschachttür wird als vierblättrig zentral öffnende Teleskopschiebetür ausgeführt.

Die Anlage wird entsprechend ÖNORM EN81-2 Ausgabe April 1999 und ASV 1996 BGBl.NR. 780/1996 ausgeführt. Die Aufzugsanlage ist nicht behindertengerecht ausgeführt.

Die Aufzugsanlage wird mit einer Brandfallrückholsteuerung versehen. Der Aufzug wird nicht als Feuerwehraufzug ausgeführt.

Aufzug TerminalT0 3 und T0 3A, Bauteil 115

Seite 15 zu GZ. BMVIT-60.688/0008-II/PMV/2006

Es handelt sich dabei um ein Fabrikat KONE mit der Anlagennummer 29666 und 29900. Die Anlagen verfügen über eine Nennlast von 1.000 kg oder 13 Personen bei einer Nenngeschwindigkeit von 1,00 m/s. Die Förderhöhe beträgt 12,32 m. Das Baujahr ist 2007. Die Fahrbahn führt von Ebene P0 bis Ebene 3 und verfügt über 3 Halte- und 3 Ladestellen. Es handelt sich dabei um eine triebwerkraumlose Ausführung, bei der das Triebwerk im Schachtkopf untergebracht wird. Die Fahrschachttüren werden als zweiblättrig seitlich öffnende Teleskopschiebetüren ausgeführt.

Die Anlagen werden entsprechend ÖNORM EN81-1 ausgenommen Punkt 6, Ausgabe April 1999, und ASV 1996 BGBl.NR. 780/1996 ausgeführt.

Die Schutzeinrichtung für den aufwärts fahrenden Fahrkorb gegen Übergeschwindigkeit ist gemäß EN81 Ausg. 04-1999 Punkt 9.10.4d (Treibscheibe) ausgeführt. Prüfnr.: 00112/2 FIMTEKNO (MX10).

Weiters sind die Aufzugsanlagen behindertengerecht nach ÖNORM B1600 und ÖNORM EN81-70 Ausgabe 05-2005 ausgeführt.

Die Aufzugsanlagen werden mit einer Brandfallrückholsteuerung versehen. Die Aufzüge werden nicht als Feuerwehraufzüge ausgeführt.

Aufzug TerminalT1 4, Bauteil 115

Es handelt sich dabei um ein Fabrikat KONE mit der Anlagennummer 29667. Die Anlage verfügt über eine Nennlast von 1.000 kg oder 13 Personen bei einer Nenngeschwindigkeit von 1,00 m/s. Die Förderhöhe beträgt 24,77 m. Das Baujahr ist 2007. Die Fahrbahn führt von Ebene -1 bis Ebene 4 und verfügt über 6 Halte- und 6 Ladestellen. Es handelt sich dabei um eine triebwerkraumlose Ausführung, bei der das Triebwerk im Schachtkopf untergebracht wird. Die Fahrschachttür wird als zweiblättrig seitlich öffnende Teleskopschiebetür ausgeführt.

Die Anlage wird entsprechend ÖNORM EN81-1 ausgenommen Punkt 6, Ausgabe April 1999, und ASV 1996 BGBl.NR. 780/1996 ausgeführt.

Die Schutzeinrichtung für den aufwärts fahrenden Fahrkorb gegen Übergeschwindigkeit ist gemäß EN81 Ausg. 04-1999 Punkt 9.10.4d (Treibscheibe) ausgeführt. Prüfnr.: 00112/2 FIMTEKNO (MX10).

Weiters ist die Aufzugsanlage behindertengerecht nach ÖNORM B1600 und ÖNORM EN81-70 Ausgabe 05-2005 ausgeführt.

Die Aufzugsanlage wird mit einer Brandfallrückholsteuerung versehen. Der Aufzug wird nicht als Feuerwehraufzug ausgeführt.

Aufzug TerminalT2 5, Bauteil 115

Es handelt sich dabei um ein Fabrikat KONE mit der Anlagennummer 29668. Die Anlage verfügt über eine Nennlast von 1.650 kg oder 22 Personen bei einer Nenngeschwindigkeit von 1,00 m/s. Die Förderhöhe beträgt 18,98 m. Das Baujahr ist 2007. Die Fahrbahn führt von Ebene -1 bis Ebene 3 und verfügt über 5 Halte- und 5 Ladestellen. Es handelt sich dabei um eine triebwerkraumlose Ausführung, bei der das

Seite 16 zu GZ. BMVIT-60.688/0008-II/PMV/2006

Triebwerk im Schachtkopf untergebracht wird. Die Fahrschachttür wird als vierblättrig zentral öffnende Teleskopschiebetür ausgeführt.

Die Anlage wird entsprechend ÖNORM EN81-1 ausgenommen Punkt 6, Ausgabe April 1999, und ASV 1996 BGBl.NR. 780/1996 ausgeführt.

Die Schutzeinrichtung für den aufwärts fahrenden Fahrkorb gegen Übergeschwindigkeit ist gemäß EN81 Ausg. 04-1999 Punkt 9.10.4d (Treibscheibe) ausgeführt. Prüfnr.: 00148/2 FIMTEKNO (MX20).

Weiters ist die Aufzugsanlage behindertengerecht nach ÖNORM B1600 und ÖNORM EN81-70 Ausgabe 05-2005 ausgeführt.

Die Aufzugsanlage wird mit einer Brandfallrückholsteuerung versehen. Der Aufzug wird nicht als Feuerwehraufzug ausgeführt.

Aufzug TerminalT3 6, Bautell 115

Es handelt sich dabei um ein Fabrikat KONE mit der Anlagennummer 29669. Die Anlage verfügt über eine Nennlast von 1.650 kg oder 22 Personen bei einer Nenngeschwindigkeit von 1,00 m/s. Die Förderhöhe beträgt 24,13 m. Das Baujahr ist 2007. Die Fahrbahn führt von Ebene -1 bis Ebene 4 und verfügt über 6 Halte- und 6 Ladestellen. Es handelt sich dabei um eine triebwerkraumlose Ausführung, bei der das Triebwerk im Schachtkopf untergebracht wird. Die Fahrschachttür wird als vierblättrig zentral öffnende Teleskopschiebetür ausgeführt.

Die Anlage wird entsprechend ÖNORM EN81-1 ausgenommen Punkt 6, Ausgabe April 1999, ÖNORM EN81-72 Ausgabe 11.2003, TRVB A 150 Ausgabe 2005 und ASV 1996 BGBl.NR. 780/1996 ausgeführt.

Die Schutzeinrichtung für den aufwärts fahrenden Fahrkorb gegen Übergeschwindigkeit ist gemäß EN81 Ausg. 04-1999 Punkt 9.10.4d (Treibscheibe) ausgeführt. Prüfnr.: 00148/2 FIMTEKNO (MX20).

Weiters ist die Aufzugsanlage behindertengerecht nach ÖNORM B1600 und ÖNORM EN81-70 Ausgabe 05-2005 ausgeführt.

Die Aufzugsanlage wird mit einer Feuerwehrsteuerung versehen. Der Aufzug wird als Feuerwehraufzug nach ÖNORM EN81-72 (Ausg. 11/2003) sowie der TRVB A 150 (Ausg. 2005) ausgeführt.

Aufzug TerminalT4 7, Bautell 115

Es handelt sich dabei um ein Fabrikat KONE mit der Anlagennummer 29670. Die Anlage verfügt über eine Nennlast von 1.000 kg oder 13 Personen bei einer Nenngeschwindigkeit von 1,00 m/s. Die Förderhöhe beträgt 4,90 m. Das Baujahr ist 2007. Die Fahrbahn führt von Ebene 1 bis Ebene 2 und verfügt über 2 Halte- und 2 Ladestellen. Es handelt sich dabei um eine triebwerkraumlose Ausführung, bei der das Triebwerk im Schachtkopf untergebracht wird. Die Fahrschachttür wird als zweiblättrig seitlich öffnende Teleskopschiebetür ausgeführt.

Die Anlage wird entsprechend ÖNORM EN81-1 ausgenommen Punkt 6, Ausgabe April 1999, und ASV 1996 BGBl.NR. 780/1996 ausgeführt.

Seite 17 zu GZ. BMVIT-60.688/0008-II/PMV/2006

Die Schutzeinrichtung für den aufwärts fahrenden Fahrkorb gegen Übergeschwindigkeit ist gemäß EN81 Ausg. 04-1999 Punkt 9.10.4d (Treibscheibe) ausgeführt. Prüfnr.: 00112/2 FIMTEKNO (MX10).

Weiters ist die Aufzugsanlage behindertengerecht nach ÖNORM B1600 und ÖNORM EN81-70 Ausgabe 05-2005 ausgeführt.

Die Aufzugsanlage wird mit einer Brandfallrückholsteuerung versehen. Der Aufzug wird nicht als Feuerwehraufzug ausgeführt.

Aufzug TerminalT5 8, Bauteil 115

Es handelt sich dabei um ein Fabrikat KONE mit der Anlagenummer 29671. Die Anlage verfügt über eine Nennlast von 1.000 kg oder 13 Personen bei einer Nenngeschwindigkeit von 1,00 m/s. Die Förderhöhe beträgt 6,12 m. Das Baujahr ist 2007. Die Fahrbahn führt von Ebene 0 bis Ebene 1 und verfügt über 2 Halte- und 2 Ladestellen. Es handelt sich dabei um eine triebwerkraumlose Ausführung, bei der das Triebwerk im Schachtkopf untergebracht wird. Die Fahrschachttür wird als zweiblättrig seitlich öffnende Teleskopschiebetür ausgeführt.

Die Anlage wird entsprechend ÖNORM EN81-1 ausgenommen Punkt 6, Ausgabe April 1999, und ASV 1996 BGBl.NR. 780/1996 ausgeführt.

Die Schutzeinrichtung für den aufwärts fahrenden Fahrkorb gegen Übergeschwindigkeit ist gemäß EN81 Ausg. 04-1999 Punkt 9.10.4d (Treibscheibe) ausgeführt. Prüfnr.: 00112/2 FIMTEKNO (MX10).

Weiters ist die Aufzugsanlage behindertengerecht nach ÖNORM B1600 und ÖNORM EN81-70 Ausgabe 05-2005 ausgeführt.

Die Aufzugsanlage wird mit einer Brandfallrückholsteuerung versehen. Der Aufzug wird nicht als Feuerwehraufzug ausgeführt.

Aufzug TerminalT5 9, Bauteil 115

Es handelt sich dabei um ein Fabrikat KONE mit der Anlagenummer 29672. Die Anlage verfügt über eine Nennlast von 1.000 kg oder 13 Personen bei einer Nenngeschwindigkeit von 1,00 m/s. Die Förderhöhe beträgt 4,90 m. Das Baujahr ist 2007. Die Fahrbahn führt von Ebene 2 bis Ebene 3 und verfügt über 2 Halte- und 2 Ladestellen. Es handelt sich dabei um eine triebwerkraumlose Ausführung, bei der das Triebwerk im Schachtkopf untergebracht wird. Die Fahrschachttür wird als zweiblättrig seitlich öffnende Teleskopschiebetür ausgeführt.

Die Anlage wird entsprechend ÖNORM EN81-1 ausgenommen Punkt 6, Ausgabe April 1999, und ASV 1996 BGBl.NR. 780/1996 ausgeführt.

Die Schutzeinrichtung für den aufwärts fahrenden Fahrkorb gegen Übergeschwindigkeit ist gemäß EN81 Ausg. 04-1999 Punkt 9.10.4d (Treibscheibe) ausgeführt. Prüfnr.: 00112/2 FIMTEKNO (MX10).

Weiters ist die Aufzugsanlage behindertengerecht nach ÖNORM B1600 und ÖNORM EN81-70 Ausgabe 05-2005 ausgeführt.

Seite 18 zu GZ. BMVIT-60.688/0008-II/PMV/2006

Die Aufzugsanlage wird mit einer Brandfallrückholsteuerung versehen. Der Aufzug wird nicht als Feuerwehraufzug ausgeführt.

Aufzug TerminalT6 10, Bautell 115

Es handelt sich dabei um ein Fabrikat KONE mit der Anlagenummer 29673. Die Anlage verfügt über eine Nennlast von 1.650 kg oder 22 Personen bei einer Nenngeschwindigkeit von 1,00 m/s. Die Förderhöhe beträgt 24,85 m. Das Baujahr ist 2007. Die Fahrbahn führt von Ebene -1 bis Ebene 4 und verfügt über 6 Halte- und 6 Ladestellen. Es handelt sich dabei um eine triebwerkraumlose Ausführung, bei der das Triebwerk im Schachtkopf untergebracht wird. Die Fahrschachttür wird als zweiblättrig seitlich öffnende Teleskopschiebetür ausgeführt.

Die Anlage wird entsprechend ÖNORM EN81-1 ausgenommen Punkt 6, Ausgabe April 1999, ÖNORM EN81-72 Ausgabe 11.2003, TRVB A 150 Ausgabe 2005 und ASV 1996 BGBl.NR. 780/1996 ausgeführt.

Die Schutzeinrichtung für den aufwärts fahrenden Fahrkorb gegen Übergeschwindigkeit ist gemäß EN81 Ausg. 04-1999 Punkt 9.10.4d (Treibscheibe) ausgeführt. Prüfnr.: 00148/2 FIMTEKNO (MX20).

Weiters ist die Aufzugsanlage behindertengerecht nach ÖNORM B1600 und ÖNORM EN81-70 Ausgabe 05-2005 ausgeführt.

Die Aufzugsanlage wird mit einer Feuerwehrsteuerung versehen. Der Aufzug wird als Feuerwehraufzug nach ÖNORM EN81-72 (Ausg. 11/2003) sowie der TRVB A 150 (Ausg. 2005) ausgeführt.

Aufzug TerminalT6 11, Bautell 115

Es handelt sich dabei um ein Fabrikat KONE mit der Anlagenummer 29674. Die Anlage verfügt über eine Nennlast von 1.650 kg oder 22 Personen bei einer Nenngeschwindigkeit von 1,00 m/s. Die Förderhöhe beträgt 4,98 m. Das Baujahr ist 2007. Die Fahrbahn führt von Ebene -1 bis Ebene R0 und verfügt über 3 Halte- und 4 Ladestellen. Es handelt sich dabei um eine triebwerkraumlose Ausführung, bei der das Triebwerk im Schachtkopf untergebracht wird. Die Fahrschachttür wird als zweiblättrig seitlich öffnende Teleskopschiebetür ausgeführt.

Die Anlage wird entsprechend ÖNORM EN81-1 ausgenommen Punkt 6, Ausgabe April 1999, und ASV 1996 BGBl.NR. 780/1996 ausgeführt.

Die Schutzeinrichtung für den aufwärts fahrenden Fahrkorb gegen Übergeschwindigkeit ist gemäß EN81 Ausg. 04-1999 Punkt 9.10.4d (Treibscheibe) ausgeführt. Prüfnr.: 00148/2 FIMTEKNO (MX20).

Weiters ist die Aufzugsanlage behindertengerecht nach ÖNORM B1600 und ÖNORM EN81-70 Ausgabe 05-2005 ausgeführt.

Die Aufzugsanlage wird mit einer Brandfallrückholsteuerung versehen. Der Aufzug wird nicht als Feuerwehraufzug ausgeführt.

Aufzug TerminalT6 12, Bautell 115

Seite 19 zu GZ. BMVIT-60.688/0008-II/PMV/2006

Es handelt sich dabei um ein Fabrikat KONE mit der Anlagennummer 29675. Die Anlage verfügt über eine Nennlast von 1.000 kg oder 13 Personen bei einer Nenngeschwindigkeit von 1,00 m/s. Die Förderhöhe beträgt 4,98 m. Das Baujahr ist 2007. Die Fahrbahn führt von Ebene -1 bis Ebene R0 und verfügt über 3 Halte- und 3 Ladestellen. Es handelt sich dabei um eine triebwerkraumlose Ausführung, bei der das Triebwerk im Schachtkopf untergebracht wird. Die Fahrschachttür wird als zweiblättrig seitlich öffnende Teleskopschiebetür ausgeführt.

Die Anlage wird entsprechend ÖNORM EN81-1 ausgenommen Punkt 6, Ausgabe April 1999, und ASV 1996 BGBl.NR. 780/1996 ausgeführt.

Die Schutteinrichtung für den aufwärts fahrenden Fahrkorb gegen Übergeschwindigkeit ist gemäß EN81 Ausg. 04-1999 Punkt 9.10.4d (Treibscheibe) ausgeführt. Prüfnr.: 00112/2 FIMTEKNO (MX10).

Weiters ist die Aufzugsanlage behindertengerecht nach ÖNORM B1600 und ÖNORM EN81-70 Ausgabe 05-2005 ausgeführt.

Die Aufzugsanlage wird mit einer Brandfallrückholsteuerung versehen. Der Aufzug wird nicht als Feuerwehraufzug ausgeführt.

Aufzug Terminal T6 13 und T6 14, Bauteil 115

Es handelt sich dabei um ein Fabrikat KONE mit der Anlagennummer 29676 und 29677. Die Anlagen verfügen über eine Nennlast von 1.000 kg oder 13 Personen bei einer Nenngeschwindigkeit von 1,00 m/s. Die Förderhöhe beträgt 19,70 m. Das Baujahr ist 2007. Die Fahrbahn führt von Ebene -1 bis Ebene 3 und verfügt über 4 Halte- und 4 Ladestellen. Es handelt sich dabei um eine triebwerkraumlose Ausführung, bei der das Triebwerk im Schachtkopf untergebracht wird. Die Fahrschachttür wird als zweiblättrig seitlich öffnende Teleskopschiebetür ausgeführt.

Die Anlagen werden entsprechend ÖNORM EN81-1 ausgenommen Punkt 6, Ausgabe April 1999, und ASV 1996 BGBl.NR. 780/1996 ausgeführt.

Die Schutteinrichtung für den aufwärts fahrenden Fahrkorb gegen Übergeschwindigkeit ist gemäß EN81 Ausg. 04-1999 Punkt 9.10.4d (Treibscheibe) ausgeführt. Prüfnr.: 00112/2 FIMTEKNO (MX10).

Weiters ist die Aufzugsanlage behindertengerecht nach ÖNORM B1600 und ÖNORM EN81-70 Ausgabe 05-2005 ausgeführt.

Die Aufzugsanlagen werden mit einer Brandfallrückholsteuerung versehen. Die Aufzüge werden nicht als Feuerwehraufzüge ausgeführt.

Aufzug Pier P0 1, Bauteil 118

Es handelt sich dabei um ein Fabrikat KONE mit der Anlagennummer 29678. Die Anlage verfügt über eine Nennlast von 800 kg oder 10 Personen bei einer Nenngeschwindigkeit von 1,00 m/s. Die Förderhöhe beträgt 11,02 m. Das Baujahr ist 2007. Die Fahrbahn führt von Ebene 0 bis Ebene 2 und verfügt über 3 Halte- und 3 Ladestellen. Es handelt sich dabei um eine triebwerkraumlose Ausführung, bei der das

Seite 20 zu GZ. BMVIT-60.688/0008-II/PMV/2006

Triebwerk im Schachtkopf untergebracht wird. Die Fahrschachttür wird als zweiblättrig zentral öffnende Schiebetür ausgeführt.

Die Anlage wird entsprechend ÖNORM EN81-1 ausgenommen Punkt 6, Ausgabe April 1999, und ASV 1996 BGBl.NR. 780/1996 ausgeführt.

Die Schutzeinrichtung für den aufwärts fahrenden Fahrkorb gegen Übergeschwindigkeit ist gemäß EN81 Ausg. 04-1999 Punkt 9.10.4d (Treibscheibe) ausgeführt. Prüfnr.: 00112/2 FIMTEKNO (MX10).

Weiters ist die Aufzugsanlage behindertengerecht nach ÖNORM B1600 und ÖNORM EN81-70 Ausgabe 05-2005 ausgeführt.

Die Aufzugsanlage wird mit einer Brandfallrückholsteuerung versehen. Der Aufzug wird nicht als Feuerwehraufzug ausgeführt.

Aufzug Pier P0 2, Bauteil 118

Es handelt sich dabei um ein Fabrikat KONE mit der Anlagennummer 29679. Die Anlage verfügt über eine Nennlast von 800 kg oder 10 Personen bei einer Nenngeschwindigkeit von 1,00 m/s. Die Förderhöhe beträgt 21,72 m. Das Baujahr ist 2007. Die Fahrbahn führt von Ebene -2 bis Ebene 3 und verfügt über 5 Halte- und 5 Ladestellen. Es handelt sich dabei um eine triebwerkraumlose Ausführung, bei der das Triebwerk im Schachtkopf untergebracht wird. Die Fahrschachttür wird als zweiblättrig zentral öffnende Schiebetür ausgeführt.

Die Anlage wird entsprechend ÖNORM EN81-1 ausgenommen Punkt 6, Ausgabe April 1999, und ASV 1996 BGBl.NR. 780/1996 ausgeführt.

Die Schutzeinrichtung für den aufwärts fahrenden Fahrkorb gegen Übergeschwindigkeit ist gemäß EN81 Ausg. 04-1999 Punkt 9.10.4d (Treibscheibe) ausgeführt. Prüfnr.: 00112/2 FIMTEKNO (MX10).

Weiters ist die Aufzugsanlage behindertengerecht nach ÖNORM B1600 und ÖNORM EN81-70 Ausgabe 05-2005 ausgeführt.

Die Aufzugsanlage wird mit einer Brandfallrückholsteuerung versehen. Der Aufzug wird nicht als Feuerwehraufzug ausgeführt.

Aufzug Pier P1 5, Bauteil 118

Es handelt sich dabei um ein Fabrikat KONE mit der Anlagennummer 29680. Die Anlage verfügt über eine Nennlast von 800 kg oder 10 Personen bei einer Nenngeschwindigkeit von 1,00 m/s. Die Förderhöhe beträgt 11,02 m. Das Baujahr ist 2007. Die Fahrbahn führt von Ebene 0 bis Ebene 2 und verfügt über 3 Halte- und 3 Ladestellen. Es handelt sich dabei um eine triebwerkraumlose Ausführung, bei der das Triebwerk im Schachtkopf untergebracht wird. Die Fahrschachttür wird als zweiblättrig seitlich öffnende Teleskopschiebetür ausgeführt.

Die Anlage wird entsprechend ÖNORM EN81-1 ausgenommen Punkt 6, Ausgabe April 1999, und ASV 1996 BGBl.NR. 780/1996 ausgeführt.

Seite 21 zu GZ. BMVIT-60.688/0008-II/PMV/2006

Die Schutzeinrichtung für den aufwärts fahrenden Fahrkorb gegen Übergeschwindigkeit ist gemäß EN81 Ausg. 04-1999 Punkt 9.10.4d (Treibscheibe) ausgeführt. Prüfnr.: 00112/2 FIMTEKNO (MX10).

Weiters ist die Aufzugsanlage behindertengerecht nach ÖNORM B1600 und ÖNORM EN81-70 Ausgabe 05-2005 ausgeführt.

Die Aufzugsanlage wird mit einer Brandfallrückholsteuerung versehen. Der Aufzug wird nicht als Feuerwehraufzug ausgeführt

Aufzug Pier P1 6, Bauteil 118

Es handelt sich dabei um ein Fabrikat KONE mit der Anlagennummer 29681. Die Anlage verfügt über eine Nennlast von 800 kg oder 10 Personen bei einer Nenngeschwindigkeit von 1,00 m/s. Die Förderhöhe beträgt 15,92 m. Das Baujahr ist 2007. Die Fahrbahn führt von Ebene 0 bis Ebene 2 und verfügt über 3 Halte- und 3 Ladestellen. Es handelt sich dabei um eine triebwerkraumlose Ausführung, bei der das Triebwerk im Schachtkopf untergebracht wird. Die Fahrschachttür wird als zweiblättrig seitlich öffnende Teleskopschiebetür ausgeführt.

Die Anlage wird entsprechend ÖNORM EN81-1 ausgenommen Punkt 6, Ausgabe April 1999, und ASV 1996 BGBl.NR. 780/1996 ausgeführt.

Die Schutzeinrichtung für den aufwärts fahrenden Fahrkorb gegen Übergeschwindigkeit ist gemäß EN81 Ausg. 04-1999 Punkt 9.10.4d (Treibscheibe) ausgeführt. Prüfnr.: 00112/2 FIMTEKNO (MX10).

Weiters ist die Aufzugsanlage behindertengerecht nach ÖNORM B1600 und ÖNORM EN81-70 Ausgabe 05-2005 ausgeführt.

Die Aufzugsanlage wird mit einer Brandfallrückholsteuerung versehen. Der Aufzug wird nicht als Feuerwehraufzug ausgeführt

Aufzug Pier P1 3, Bauteil 118

Es handelt sich dabei um ein Fabrikat KONE mit der Anlagennummer 29682. Die Anlage verfügt über eine Nennlast von 1.000 kg oder 13 Personen bei einer Nenngeschwindigkeit von 1,00 m/s. Die Förderhöhe beträgt 26,62 m. Das Baujahr ist 2007. Die Fahrbahn führt von Ebene -2 bis Ebene 4 und verfügt über 7 Halte- und 12 Ladestellen. Es handelt sich dabei um eine triebwerkraumlose Ausführung, bei der das Triebwerk im Schachtkopf untergebracht wird. Die Fahrschachttür wird als zweiblättrig seitlich öffnende Teleskopschiebetür ausgeführt.

Die Anlage wird entsprechend ÖNORM EN81-1 ausgenommen Punkt 6, Ausgabe April 1999, und ASV 1996 BGBl.NR. 780/1996 ausgeführt.

Die Schutzeinrichtung für den aufwärts fahrenden Fahrkorb gegen Übergeschwindigkeit ist gemäß EN81 Ausg. 04-1999 Punkt 9.10.4d (Treibscheibe) ausgeführt. Prüfnr.: 00112/2 FIMTEKNO (MX10).

Weiters ist die Aufzugsanlage behindertengerecht nach ÖNORM B1600 und ÖNORM EN81-70 Ausgabe 05-2005 ausgeführt.

Seite 22 zu GZ. BMVIT-60.688/0008-II/PMV/2006

Die Aufzugsanlage wird mit einer Feuerwehrsteuerung versehen. Der Aufzug wird als Feuerwehraufzug nach ÖNORM EN81-72 (Ausg. 11/2003) sowie der TRVB A 150 (Ausg. 2005) ausgeführt.

Aufzug Pier P1 4, Bauteil 118

Es handelt sich dabei um ein Fabrikat KONE mit der Anlagennummer 29683. Die Anlage verfügt über eine Nennlast von 1.000 kg oder 13 Personen bei einer Nenngeschwindigkeit von 1,00 m/s. Die Förderhöhe beträgt 21,72 m. Das Baujahr ist 2007. Die Fahrbahn führt von Ebene -2 bis Ebene 3 und verfügt über 5 Halte- und 5 Ladestellen. Es handelt sich dabei um eine triebwerkraumlose Ausführung, bei der das Triebwerk im Schachtkopf untergebracht wird. Die Fahrschachttür wird als zweiblättrig seitlich öffnende Teleskopschiebetür ausgeführt.

Die Anlage wird entsprechend ÖNORM EN81-1 ausgenommen Punkt 6, Ausgabe April 1999, und ASV 1996 BGBl.NR. 780/1996 ausgeführt.

Die Schutteinrichtung für den aufwärts fahrenden Fahrkorb gegen Übergeschwindigkeit ist gemäß EN81 Ausg. 04-1999 Punkt 9.10.4d (Treibscheibe) ausgeführt. Prüfnr.: 00112/2 FIMTEKNO (MX10).

Weiters ist die Aufzugsanlage behindertengerecht nach ÖNORM B1600 und ÖNORM EN81-70 Ausgabe 05-2005 ausgeführt.

Die Aufzugsanlage wird mit einer Brandfallrückholsteuerung versehen. Der Aufzug wird nicht als Feuerwehraufzug ausgeführt.

Aufzug Pier P3 7, Bauteil 118

Es handelt sich dabei um ein Fabrikat KONE mit der Anlagennummer 29684. Die Anlage verfügt über eine Nennlast von 800 kg oder 10 Personen bei einer Nenngeschwindigkeit von 1,00 m/s. Die Förderhöhe beträgt 9,80 m. Das Baujahr ist 2007. Die Fahrbahn führt von Ebene 1 bis Ebene 3 und verfügt über 3 Halte- und 3 Ladestellen. Es handelt sich dabei um eine triebwerkraumlose Ausführung, bei der das Triebwerk im Schachtkopf untergebracht wird. Die Fahrschachttür wird als zweiblättrig seitlich öffnende Teleskopschiebetür ausgeführt.

Die Anlage wird entsprechend ÖNORM EN81-1 ausgenommen Punkt 6, Ausgabe April 1999, und ASV 1996 BGBl.NR. 780/1996 ausgeführt.

Die Schutteinrichtung für den aufwärts fahrenden Fahrkorb gegen Übergeschwindigkeit ist gemäß EN81 Ausg. 04-1999 Punkt 9.10.4d (Treibscheibe) ausgeführt. Prüfnr.: 00112/2 FIMTEKNO (MX10).

Weiters ist die Aufzugsanlage behindertengerecht nach ÖNORM B1600 und ÖNORM EN81-70 Ausgabe 05-2005 ausgeführt.

Die Aufzugsanlage wird mit einer Brandfallrückholsteuerung versehen. Der Aufzug wird nicht als Feuerwehraufzug ausgeführt.

Aufzug Pier P3 8, Bauteil 118

Seite 23 zu GZ. BMVIT-60.688/0008-II/PMV/2006

Es handelt sich dabei um ein Fabrikat KONE mit der Anlagenummer 29685. Die Anlage verfügt über eine Nennlast von 800 kg oder 10 Personen bei einer Nenngeschwindigkeit von 1,00 m/s. Die Förderhöhe beträgt 9,80 m. Das Baujahr ist 2007. Die Fahrbahn führt von Ebene 1 bis Ebene 3 und verfügt über 3 Halte- und 3 Ladestellen. Es handelt sich dabei um eine triebwerkraumlose Ausführung, bei der das Triebwerk im Schachtkopf untergebracht wird. Die Fahrschachttür wird als zweiblättrig seitlich öffnende Teleskopschiebetür ausgeführt.

Die Anlage wird entsprechend ÖNORM EN81-1 ausgenommen Punkt 6, Ausgabe April 1999, und ASV 1996 BGBl.NR. 780/1996 ausgeführt.

Die Schutzeinrichtung für den aufwärts fahrenden Fahrkorb gegen Übergeschwindigkeit ist gemäß EN81 Ausg. 04-1999 Punkt 9.10.4d (Treibscheibe) ausgeführt. Prüfnr.: 00112/2 FIMTEKNO (MX10).

Weiters ist die Aufzugsanlage behindertengerecht nach ÖNORM B1600 und ÖNORM EN81-70 Ausgabe 05-2005 ausgeführt.

Die Aufzugsanlage wird mit einer Brandfallrückholsteuerung versehen. Der Aufzug wird nicht als Feuerwehraufzug ausgeführt.

Aufzug Pier P4 10, Bauteil 118

Es handelt sich dabei um ein Fabrikat KONE mit der Anlagenummer 29686. Die Anlage verfügt über eine Nennlast von 800 kg oder 10 Personen bei einer Nenngeschwindigkeit von 1,00 m/s. Die Förderhöhe beträgt 9,80 m. Das Baujahr ist 2007. Die Fahrbahn führt von Ebene 1 bis Ebene 3 und verfügt über 3 Halte- und 3 Ladestellen. Es handelt sich dabei um eine triebwerkraumlose Ausführung, bei der das Triebwerk im Schachtkopf untergebracht wird. Die Fahrschachttür wird als zweiblättrig seitlich öffnende Teleskopschiebetür ausgeführt.

Die Anlage wird entsprechend ÖNORM EN81-1 ausgenommen Punkt 6, Ausgabe April 1999, und ASV 1996 BGBl.NR. 780/1996 ausgeführt.

Die Schutzeinrichtung für den aufwärts fahrenden Fahrkorb gegen Übergeschwindigkeit ist gemäß EN81 Ausg. 04-1999 Punkt 9.10.4d (Treibscheibe) ausgeführt. Prüfnr.: 00112/2 FIMTEKNO (MX10).

Weiters ist die Aufzugsanlage behindertengerecht nach ÖNORM B1600 und ÖNORM EN81-70 Ausgabe 05-2005 ausgeführt.

Die Aufzugsanlage wird mit einer Brandfallrückholsteuerung versehen. Der Aufzug wird nicht als Feuerwehraufzug ausgeführt.

Aufzug Pier P5 11, Bauteil 118

Es handelt sich dabei um ein Fabrikat KONE mit der Anlagenummer 29687. Die Anlage verfügt über eine Nennlast von 800 kg oder 10 Personen bei einer Nenngeschwindigkeit von 1,00 m/s. Die Förderhöhe beträgt 9,80 m. Das Baujahr ist 2007. Die Fahrbahn führt von Ebene 1 bis Ebene 3 und verfügt über 3 Halte- und 3 Ladestellen. Es handelt sich dabei um eine triebwerkraumlose Ausführung, bei der das

Seite 24 zu GZ. BMVIT-60.688/0008-II/PMV/2006

Triebwerk im Schachtkopf untergebracht wird. Die Fahrschachttür wird als zweiblättrig seitlich öffnende Teleskopschiebetür ausgeführt.

Die Anlage wird entsprechend ÖNORM EN81-1 ausgenommen Punkt 6, Ausgabe April 1999, und ASV 1996 BGBl.NR. 780/1996 ausgeführt.

Die Schutzeinrichtung für den aufwärts fahrenden Fahrkorb gegen Übergeschwindigkeit ist gemäß EN81 Ausg. 04-1999 Punkt 9.10.4d (Treibscheibe) ausgeführt. Prüfnr.: 00112/2 FIMTEKNO (MX10).

Weiters ist die Aufzugsanlage behindertengerecht nach ÖNORM B1600 und ÖNORM EN81-70 Ausgabe 05-2005 ausgeführt.

Die Aufzugsanlage wird mit einer Brandfallrückholsteuerung versehen. Der Aufzug wird nicht als Feuerwehraufzug ausgeführt.

Aufzug Pier P5 12, Bauteil 118

Es handelt sich dabei um ein Fabrikat KONE mit der Anlagennummer 29688. Die Anlage verfügt über eine Nennlast von 800 kg oder 10 Personen bei einer Nenngeschwindigkeit von 1,00 m/s. Die Förderhöhe beträgt 9,80 m. Das Baujahr ist 2007. Die Fahrbahn führt von Ebene 1 bis Ebene 3 und verfügt über 3 Halte- und 3 Ladestellen. Es handelt sich dabei um eine triebwerkraumlose Ausführung, bei der das Triebwerk im Schachtkopf untergebracht wird. Die Fahrschachttür wird als zweiblättrig seitlich öffnende Teleskopschiebetür ausgeführt.

Die Anlage wird entsprechend ÖNORM EN81-1 ausgenommen Punkt 6, Ausgabe April 1999, und ASV 1996 BGBl.NR. 780/1996 ausgeführt.

Die Schutzeinrichtung für den aufwärts fahrenden Fahrkorb gegen Übergeschwindigkeit ist gemäß EN81 Ausg. 04-1999 Punkt 9.10.4d (Treibscheibe) ausgeführt. Prüfnr.: 00112/2 FIMTEKNO (MX10).

Weiters ist die Aufzugsanlage behindertengerecht nach ÖNORM B1600 und ÖNORM EN81-70 Ausgabe 05-2005 ausgeführt.

Die Aufzugsanlage wird mit einer Brandfallrückholsteuerung versehen. Der Aufzug wird nicht als Feuerwehraufzug ausgeführt.

Aufzug Pier P6 13, Bauteil 118

Es handelt sich dabei um ein Fabrikat KONE mit der Anlagennummer 29689. Die Anlage verfügt über eine Nennlast von 800 kg oder 10 Personen bei einer Nenngeschwindigkeit von 1,00 m/s. Die Förderhöhe beträgt 9,80 m. Das Baujahr ist 2007. Die Fahrbahn führt von Ebene 1 bis Ebene 3 und verfügt über 3 Halte- und 3 Ladestellen. Es handelt sich dabei um eine triebwerkraumlose Ausführung, bei der das Triebwerk im Schachtkopf untergebracht wird. Die Fahrschachttür wird als zweiblättrig seitlich öffnende Teleskopschiebetür ausgeführt.

Die Anlage wird entsprechend ÖNORM EN81-1 ausgenommen Punkt 6, Ausgabe April 1999, und ASV 1996 BGBl.NR. 780/1996 ausgeführt.

Seite 25 zu GZ. BMVIT-60.688/0008-II/PMV/2006

Die Schutzeinrichtung für den aufwärts fahrenden Fahrkorb gegen Übergeschwindigkeit ist gemäß EN81 Ausg. 04-1999 Punkt 9.10.4d (Treibscheibe) ausgeführt. Prüfnr.: 00112/2 FIMTEKNO (MX10).

Weiters ist die Aufzugsanlage behindertengerecht nach ÖNORM B1600 und ÖNORM EN81-70 Ausgabe 05-2005 ausgeführt.

Die Aufzugsanlage wird mit einer Brandfallrückholsteuerung versehen. Der Aufzug wird nicht als Feuerwehraufzug ausgeführt.

Aufzug Pier P6 14, Bautell 118

Es handelt sich dabei um ein Fabrikat KONE mit der Anlagenummer 29690. Die Anlage verfügt über eine Nennlast von 800 kg oder 10 Personen bei einer Nenngeschwindigkeit von 1,00 m/s. Die Förderhöhe beträgt 9,80 m. Das Baujahr ist 2007. Die Fahrbahn führt von Ebene 1 bis Ebene 3 und verfügt über 3 Halte- und 3 Ladestellen. Es handelt sich dabei um eine triebwerkraumlose Ausführung, bei der das Triebwerk im Schachtkopf untergebracht wird. Die Fahrschachttür wird als zweiblättrig seitlich öffnende Teleskopschiebetür ausgeführt.

Die Anlage wird entsprechend ÖNORM EN81-1 ausgenommen Punkt 6, Ausgabe April 1999, und ASV 1996 BGBl.NR. 780/1996 ausgeführt.

Die Schutzeinrichtung für den aufwärts fahrenden Fahrkorb gegen Übergeschwindigkeit ist gemäß EN81 Ausg. 04-1999 Punkt 9.10.4d (Treibscheibe) ausgeführt. Prüfnr.: 00112/2 FIMTEKNO (MX10).

Weiters ist die Aufzugsanlage behindertengerecht nach ÖNORM B1600 und ÖNORM EN81-70 Ausgabe 05-2005 ausgeführt.

Die Aufzugsanlage wird mit einer Brandfallrückholsteuerung versehen. Der Aufzug wird nicht als Feuerwehraufzug ausgeführt.

Aufzug Pier P7 15, Bautell 118

Es handelt sich dabei um ein Fabrikat KONE mit der Anlagenummer 29691. Die Anlage verfügt über eine Nennlast von 800 kg oder 10 Personen bei einer Nenngeschwindigkeit von 1,00 m/s. Die Förderhöhe beträgt 9,80 m. Das Baujahr ist 2007. Die Fahrbahn führt von Ebene 1 bis Ebene 3 und verfügt über 3 Halte- und 3 Ladestellen. Es handelt sich dabei um eine triebwerkraumlose Ausführung, bei der das Triebwerk im Schachtkopf untergebracht wird. Die Fahrschachttür wird als zweiblättrig seitlich öffnende Teleskopschiebetür ausgeführt.

Die Anlage wird entsprechend ÖNORM EN81-1 ausgenommen Punkt 6, Ausgabe April 1999, und ASV 1996 BGBl.NR. 780/1996 ausgeführt.

Die Schutzeinrichtung für den aufwärts fahrenden Fahrkorb gegen Übergeschwindigkeit ist gemäß EN81 Ausg. 04-1999 Punkt 9.10.4d (Treibscheibe) ausgeführt. Prüfnr.: 00112/2 FIMTEKNO (MX10).

Weiters ist die Aufzugsanlage behindertengerecht nach ÖNORM B1600 und ÖNORM EN81-70 Ausgabe 05-2005 ausgeführt.

Seite 26 zu GZ. BMVIT-60.688/0008-II/PMV/2006

Die Aufzugsanlage wird mit einer Brandfallrückholsteuerung versehen. Der Aufzug wird nicht als Feuerwehraufzug ausgeführt.

Aufzug Pier P8 16, Bauteil 118

Es handelt sich dabei um ein Fabrikat KONE mit der Anlagenummer 29692. Die Anlage verfügt über eine Nennlast von 800 kg oder 10 Personen bei einer Nenngeschwindigkeit von 1,00 m/s. Die Förderhöhe beträgt 9,80 m. Das Baujahr ist 2007. Die Fahrbahn führt von Ebene 1 bis Ebene 3 und verfügt über 3 Halte- und 3 Ladestellen. Es handelt sich dabei um eine triebwerkraumlose Ausführung, bei der das Triebwerk im Schachtkopf untergebracht wird. Die Fahrschachttür wird als zweiblättrig seitlich öffnende Teleskopschiebetür ausgeführt.

Die Anlage wird entsprechend ÖNORM EN81-1 ausgenommen Punkt 6, Ausgabe April 1999, und ASV 1996 BGBl.NR. 780/1996 ausgeführt.

Die Schutteinrichtung für den aufwärts fahrenden Fahrkorb gegen Übergeschwindigkeit ist gemäß EN81 Ausg. 04-1999 Punkt 9.10.4d (Treibscheibe) ausgeführt. Prüfnr.: 00112/2 FIMTEKNO (MX10).

Weiters ist die Aufzugsanlage behindertengerecht nach ÖNORM B1600 und ÖNORM EN81-70 Ausgabe 05-2005 ausgeführt.

Die Aufzugsanlage wird mit einer Brandfallrückholsteuerung versehen. Der Aufzug wird nicht als Feuerwehraufzug ausgeführt.

Aufzug Pier P8 18, Bauteil 118

Es handelt sich dabei um ein Fabrikat KONE mit der Anlagenummer 29693. Die Anlage verfügt über eine Nennlast von 800 kg oder 10 Personen bei einer Nenngeschwindigkeit von 1,00 m/s. Die Förderhöhe beträgt 9,80 m. Das Baujahr ist 2007. Die Fahrbahn führt von Ebene 1 bis Ebene 3 und verfügt über 3 Halte- und 3 Ladestellen. Es handelt sich dabei um eine triebwerkraumlose Ausführung, bei der das Triebwerk im Schachtkopf untergebracht wird. Die Fahrschachttür wird als zweiblättrig seitlich öffnende Teleskopschiebetür ausgeführt.

Die Anlage wird entsprechend ÖNORM EN81-1 ausgenommen Punkt 6, Ausgabe April 1999, und ASV 1996 BGBl.NR. 780/1996 ausgeführt.

Die Schutteinrichtung für den aufwärts fahrenden Fahrkorb gegen Übergeschwindigkeit ist gemäß EN81 Ausg. 04-1999 Punkt 9.10.4d (Treibscheibe) ausgeführt. Prüfnr.: 00112/2 FIMTEKNO (MX10).

Weiters ist die Aufzugsanlage behindertengerecht nach ÖNORM B1600 und ÖNORM EN81-70 Ausgabe 05-2005 ausgeführt.

Die Aufzugsanlage wird mit einer Brandfallrückholsteuerung versehen. Der Aufzug wird nicht als Feuerwehraufzug ausgeführt.

Aufzug Pier P4 9, Bauteil 118

Seite 27 zu GZ. BMVIT-60.688/0008-II/PMV/2006

Es handelt sich dabei um ein Fabrikat KONE mit der Anlagennummer 29694. Die Anlage verfügt über eine Nennlast von 800 kg oder 10 Personen bei einer Nenngeschwindigkeit von 1,00 m/s. Die Förderhöhe beträgt 20,86 m. Das Baujahr ist 2007. Die Fahrbahn führt von Ebene 0 bis Ebene 4 und verfügt über 5 Halte- und 5 Ladestellen. Es handelt sich dabei um eine triebwerkraumlose Ausführung, bei der das Triebwerk im Schachtkopf untergebracht wird. Die Fahrschachttür wird als zweiblättrig seitlich öffnende Teleskopschiebetür ausgeführt.

Die Anlage wird entsprechend ÖNORM EN81-1 ausgenommen Punkt 6, Ausgabe April 1999, und ASV 1996 BGBl.NR. 780/1996 ausgeführt.

Die Schutzeinrichtung für den aufwärts fahrenden Fahrkorb gegen Übergeschwindigkeit ist gemäß EN81 Ausg. 04-1999 Punkt 9.10.4d (Treibscheibe) ausgeführt. Prüfnr.: 00112/2 FIMTEKNO (MX10).

Weiters ist die Aufzugsanlage behindertengerecht nach ÖNORM B1600 und ÖNORM EN81-70 Ausgabe 05-2005 ausgeführt.

Die Aufzugsanlage wird mit einer Feuerwehrsteuerung versehen. Der Aufzug wird als Feuerwehraufzug nach ÖNORM EN81-72 (Ausg. 11/2003) sowie der TRVB A 150 (Ausg. 2005) ausgeführt.

Aufzug Pier P8 17, Bauteil 118

Es handelt sich dabei um ein Fabrikat KONE mit der Anlagennummer 29695. Die Anlage verfügt über eine Nennlast von 1.000 kg oder 13 Personen bei einer Nenngeschwindigkeit von 1,00 m/s. Die Förderhöhe beträgt 22,86 m. Das Baujahr ist 2007. Die Fahrbahn führt von Ebene 0 bis Ebene 4 und verfügt über 5 Halte- und 5 Ladestellen. Es handelt sich dabei um eine triebwerkraumlose Ausführung, bei der das Triebwerk im Schachtkopf untergebracht wird. Die Fahrschachttür wird als zweiblättrig seitlich öffnende Teleskopschiebetür ausgeführt.

Die Anlage wird entsprechend ÖNORM EN81-1 ausgenommen Punkt 6, Ausgabe April 1999, und ASV 1996 BGBl.NR. 780/1996 ausgeführt.

Die Schutzeinrichtung für den aufwärts fahrenden Fahrkorb gegen Übergeschwindigkeit ist gemäß EN81 Ausg. 04-1999 Punkt 9.10.4d (Treibscheibe) ausgeführt. Prüfnr.: 00112/2 FIMTEKNO (MX10).

Weiters ist die Aufzugsanlage behindertengerecht nach ÖNORM B1600 und ÖNORM EN81-70 Ausgabe 05-2005 ausgeführt.

Die Aufzugsanlage wird mit einer Feuerwehrsteuerung versehen. Der Aufzug wird als Feuerwehraufzug nach ÖNORM EN81-72 (Ausg. 11/2003) sowie der TRVB A 150 (Ausg. 2005) ausgeführt.

Aufzug Pier P9 19, Bauteil 118

Es handelt sich dabei um ein Fabrikat KONE mit der Anlagennummer 29696. Die Anlage verfügt über eine Nennlast von 800 kg oder 10 Personen bei einer Nenngeschwindigkeit von 1,00 m/s. Die Förderhöhe beträgt 9,80 m. Das Baujahr ist 2007. Die Fahrbahn führt von Ebene 1 bis Ebene 3 und verfügt über 3 Halte- und 3 Ladestellen. Es handelt sich dabei um eine triebwerkraumlose Ausführung, bei der das Triebwerk im Schachtkopf untergebracht wird. Die Fahrschachttür wird als zweiblättrig seitlich öffnende Teleskopschiebetür ausgeführt.

Seite 28 zu GZ. BMVIT-60.688/0008-II/PMV/2006

Die Anlage wird entsprechend ÖNORM EN81-1 ausgenommen Punkt 6, Ausgabe April 1999, und ASV 1996 BGBl.NR. 780/1996 ausgeführt.

Die Schutzeinrichtung für den aufwärts fahrenden Fahrkorb gegen Übergeschwindigkeit ist gemäß EN81 Ausg. 04-1999 Punkt 9.10.4d (Treibscheibe) ausgeführt. Prüfnr.: 00112/2 FIMTEKNO (MX10).

Weiters ist die Aufzugsanlage behindertengerecht nach ÖNORM B1600 und ÖNORM EN81-70 Ausgabe 05-2005 ausgeführt.

Die Aufzugsanlage wird mit einer Brandfallrückholsteuerung versehen. Der Aufzug wird nicht als Feuerwehraufzug ausgeführt.

Aufzug Pier P9 20, Bautell 118

Es handelt sich dabei um ein Fabrikat KONE mit der Anlagenummer 29697. Die Anlage verfügt über eine Nennlast von 800 kg oder 10 Personen bei einer Nenngeschwindigkeit von 1,00 m/s. Die Förderhöhe beträgt 9,80 m. Das Baujahr ist 2007. Die Fahrbahn führt von Ebene 1 bis Ebene 3 und verfügt über 3 Halte- und 3 Ladestellen. Es handelt sich dabei um eine triebwerkraumlose Ausführung, bei der das Triebwerk im Schachtkopf untergebracht wird. Die Fahrschachttür wird als zweiblättrig seitlich öffnende Teleskopschiebetür ausgeführt.

Die Anlage wird entsprechend ÖNORM EN81-1 ausgenommen Punkt 6, Ausgabe April 1999, und ASV 1996 BGBl.NR. 780/1996 ausgeführt.

Die Schutzeinrichtung für den aufwärts fahrenden Fahrkorb gegen Übergeschwindigkeit ist gemäß EN81 Ausg. 04-1999 Punkt 9.10.4d (Treibscheibe) ausgeführt. Prüfnr.: 00112/2 FIMTEKNO (MX10).

Weiters ist die Aufzugsanlage behindertengerecht nach ÖNORM B1600 und ÖNORM EN81-70 Ausgabe 05-2005 ausgeführt.

Die Aufzugsanlage wird mit einer Brandfallrückholsteuerung versehen. Der Aufzug wird nicht als Feuerwehraufzug ausgeführt.

Aufzug Pier P10 21, Bautell 118

Es handelt sich dabei um ein Fabrikat KONE mit der Anlagenummer 29698. Die Anlage verfügt über eine Nennlast von 800 kg oder 10 Personen bei einer Nenngeschwindigkeit von 1,00 m/s. Die Förderhöhe beträgt 9,80 m. Das Baujahr ist 2007. Die Fahrbahn führt von Ebene 1 bis Ebene 3 und verfügt über 3 Halte- und 3 Ladestellen. Es handelt sich dabei um eine triebwerkraumlose Ausführung, bei der das Triebwerk im Schachtkopf untergebracht wird. Die Fahrschachttür wird als zweiblättrig seitlich öffnende Teleskopschiebetür ausgeführt.

Die Anlage wird entsprechend ÖNORM EN81-1 ausgenommen Punkt 6, Ausgabe April 1999, und ASV 1996 BGBl.NR. 780/1996 ausgeführt.

Die Schutzeinrichtung für den aufwärts fahrenden Fahrkorb gegen Übergeschwindigkeit ist gemäß EN81 Ausg. 04-1999 Punkt 9.10.4d (Treibscheibe) ausgeführt. Prüfnr.: 00112/2 FIMTEKNO (MX10).

Weiters ist die Aufzugsanlage behindertengerecht nach ÖNORM B1600 und ÖNORM EN81-70 Ausgabe 05-2005 ausgeführt.

Die Aufzugsanlage wird mit einer Brandfallrückholsteuerung versehen. Der Aufzug wird nicht als Feuerwehraufzug ausgeführt.

Aufzug Pier P10 22, Bauteil 118

Es handelt sich dabei um ein Fabrikat KONE mit der Anlagennummer 29699. Die Anlage verfügt über eine Nennlast von 800 kg oder 10 Personen bei einer Nenngeschwindigkeit von 1,00 m/s. Die Förderhöhe beträgt 9,80 m. Das Baujahr ist 2007. Die Fahrbahn führt von Ebene 1 bis Ebene 3 und verfügt über 3 Halte- und 3 Ladestellen. Es handelt sich dabei um eine triebwerkraumlose Ausführung, bei der das Triebwerk im Schachtkopf untergebracht wird. Die Fahrschachttür wird als zweiblättrig seitlich öffnende Teleskopschiebetür ausgeführt.

Die Anlage wird entsprechend ÖNORM EN81-1 ausgenommen Punkt 6, Ausgabe April 1999, und ASV 1996 BGBl.NR. 780/1996 ausgeführt.

Die Schutzeinrichtung für den aufwärts fahrenden Fahrkorb gegen Übergeschwindigkeit ist gemäß EN81 Ausg. 04-1999 Punkt 9.10.4d (Treibscheibe) ausgeführt. Prüfnr.: 00112/2 FIMTEKNO (MX10).

Weiters ist die Aufzugsanlage behindertengerecht nach ÖNORM B1600 und ÖNORM EN81-70 Ausgabe 05-2005 ausgeführt.

Die Aufzugsanlage wird mit einer Brandfallrückholsteuerung versehen. Der Aufzug wird nicht als Feuerwehraufzug ausgeführt.

Fahrtreppen, Fahrsteige

Es ist beabsichtigt, im Zuge der Errichtung VIE-Skylink (1300 Wien-Flughafen) 61 neue Fahrtreppen sowie 8 neue Fahrsteige zu installieren. Dabei sind 14 Fahrtreppen im Terminal und 47 Fahrtreppen und 8 Fahrsteige im Pier angeordnet. Fahrtreppen sowie Fahrsteige sind mit einem raum- und energiesparenden Antrieb mit Planetengetriebe ausgestattet. Der Antrieb ist im oberen Stufen- oder Palettenband angeordnet

Bei den Fahrtreppen handelt es sich um des Fabrikat KONE E3-1,5- 80/ 30°-3 oder E3-1,0- 80/35°-2. Die Fahrtreppen habe eine Stufenbreite von 800mm. Ausgeführt sind die Fahrtreppen beidseitig mit einer vertikalen rostfreien Edelstahlbalustrade und mit integrierten Balustradenleuchten. Betrieben werden die Fahrtreppen im stand by Betrieb und über Lichtschranken gesteuert. Die Geschwindigkeit beträgt 0,2 / 0,5 m/s. Die Laufrichtung ist umschaltbar.

Bei den Fahrsteigen handelt es sich um das Fabrikat KONE A3H 120. Die Fahrsteige haben eine Palettenbreite von 1200mm. Ausgeführt sind sie mit einer vertikalen Glas- oder rostfreien

Edelstahlabustrade. Betrieben werden die Fahrsteige im stand by Betrieb und über Lichtschranken gesteuert. Die Geschwindigkeit beträgt 0,2 / 0,65 m/s.

Die Anlagen sind entsprechend der ÖNORM EN 115 ausgeführt.

Folgende Anlagen sind vorgesehen:

Fahrtreppen Terminal T0 1, Bauteil 115

Die Fahrtreppen sind in einem Schacht installiert. Die Fahrtreppen führen stufenweise vom U1 zum E3. Es sind jeweils 2 Fahrtreppen parallel angeordnet.

| | | |
|----------------------|------------|---------------------------------|
| Stockwerke U1 - E0 : | H = 3,65 m | Anlagennummer : 29.700 – 29.701 |
| Stockwerke E0 – E1 : | H = 6,12 m | Anlagennummer : 29.710 – 29.711 |
| Stockwerke E1 – E2 : | H = 4,90 m | Anlagennummer : 29.702 – 29.703 |
| Stockwerke E2 – E3 : | H = 4,90 m | Anlagennummer : 29.704 – 29.705 |

Fahrtreppen Terminal T0 5, Bauteil 115

Die Fahrtreppen sind in einem Schacht installiert. Die Fahrtreppen führen stufenweise vom E0 zum E3. Es sind jeweils 2 Fahrtreppen parallel angeordnet.

| | | |
|----------------------|------------|---------------------------------|
| Stockwerke E0 – E1 : | H = 6,12 m | Anlagennummer : 29.712 – 29.713 |
| Stockwerke E1 – E2 : | H = 4,90 m | Anlagennummer : 29.706 – 29.707 |
| Stockwerke E2 – E3 : | H = 4,90 m | Anlagennummer : 29.708 – 29.709 |

Fahrtreppen Pier P0 1, Bauteil 118

Die Fahrtreppen mit den Anlagennummern 29.723 und 29.745 sind als Einzelanlagen installiert. Die Fahrtreppen mit den Anlagennummern 29.759 und 29.760 sind als Parallelanlage installiert.

| | | |
|----------------------|--------------------|---------------------------------|
| Stockwerke E0 – E1 : | H = 6,12 m (35°) | Anlagennummer : 29.745 |
| Stockwerke E0 – E2 : | H = 11,02 m | Anlagennummer : 29.759 – 29.760 |
| Stockwerke E1 – E2 : | H = 4,90 m | Anlagennummer : 29.723 |

Fahrtreppen Pier P1 2, Bauteil 118

Die Fahrtreppen mit den Anlagennummern 29.716, 29.717 und 29.718 sind als Einzelanlagen installiert. Die Fahrtreppen mit den Anlagennummern 29.761 und 29.762 sind als Parallelanlage ausgeführt. Die Fahrtreppen mit den Anlagennummern 29.724 und 29.743 sind im unteren Bereich parallel installiert.

| | | |
|----------------------|-------------|---------------------------------|
| Stockwerke E0 – E2 : | H = 11,02 m | Anlagennummer : 29.761 – 29.762 |
| Stockwerke E1 – E3 : | H = 9,90 m | Anlagennummer : 29.743 |
| Stockwerke E1 – E2 : | H = 4,90 m | Anlagennummer : 29.724 |

| | | |
|----------------------|------------------|------------------------|
| Stockwerke E1 – E2 : | H = 4,90 m (35°) | Anlagennummer : 29.716 |
| Stockwerke E2 – E3 : | H = 4,90 m (35°) | Anlagennummer : 29.717 |
| Stockwerke E2 – E3: | H = 4,90 m (35°) | Anlagennummer : 29.718 |

Fahrtreppen Pier P2 3 , Bauteil 118

Die Fahrtreppen mit den Anlagennummern 29.725 und 29.744 und 29.726 und 29.746 sind jeweils im untern Bereich parallel angeordnet.

| | | |
|----------------------|------------|------------------------|
| Stockwerke E1 – E3 : | H = 9,70 m | Anlagennummer : 29.744 |
| Stockwerke E1 – E2 : | H = 4,90 m | Anlagennummer : 29.725 |
| Stockwerke E1 – E2 : | H = 4,90 m | Anlagennummer : 29.726 |
| Stockwerke E1 – E3 : | H = 9,70 m | Anlagennummer : 29.746 |

Fahrtreppen Pier P3 4 , Bauteil 118

Die Fahrtreppen mit den Anlagennummern 29.727 und 29.747 sind im untern Bereich und 29.728 und 29.729 auf der Gesamtlänge parallel angeordnet.

| | | |
|----------------------|------------|------------------------|
| Stockwerke E1 – E3 : | H = 9,70 m | Anlagennummer : 29.747 |
| Stockwerke E1 – E2 : | H = 4,90 m | Anlagennummer : 29.727 |
| Stockwerke E1 – E2 : | H = 4,90 m | Anlagennummer : 29.728 |
| Stockwerke E1 – E3 : | H = 4,90 m | Anlagennummer : 29.729 |

Fahrtreppen Pier P4 5 , Bauteil 118

Die Fahrtreppen mit der Anlagennummer 29.719 und 29.720 sind Einzelanlagen Die Fahrtreppen mit den Anlagennummern 29.730 und 29.748 und 29.731 und 29.749 sind jeweils im unteren Bereich parallel angeordnet.

| | | |
|----------------------|--------------------|------------------------|
| Stockwerke E1 – E2 : | H = 4,90 m (35°) | Anlagennummer : 29.719 |
| Stockwerke E1 – E3 : | H = 9,70 m | Anlagennummer : 29.748 |
| Stockwerke E1 – E2 : | H = 4,90 m | Anlagennummer : 29.730 |
| Stockwerke E1 – E2 : | H = 4,90 m | Anlagennummer : 29.731 |
| Stockwerke E1 – E3 : | H = 9,70 m | Anlagennummer : 29.749 |
| Stockwerke E2 – E3: | H = 4,90 m (35°) | Anlagennummer : 29.720 |

Fahrtreppen Pier P5 6 , Bauteil 118

Die Fahrtreppen mit den Anlagennummern 29.732 und 29.750 und 29.733 und 29.751 sind jeweils im untern Bereich parallel angeordnet.

| | | |
|----------------------|------------|------------------------|
| Stockwerke E1 – E3 : | H = 9,70 m | Anlagennummer : 29.750 |
|----------------------|------------|------------------------|

Seite 32 zu GZ. BMVIT-60.688/0008-II/PMV/2006

Stockwerke E1 – E2 : H = 4,90 m Anlagenummer : 29.732

Stockwerke E1 – E2 : H = 4,90 m Anlagenummer : 29.733

Stockwerke E1 – E3 : H = 9,70 m Anlagenummer : 29.751

Fahrtreppen Pier P6 7 , Bauteil 118

Die Fahrtreppen mit den Anlagenummern 29.734 und 29.752 sind im untern Bereich und 29.735 und 29.736 auf der gesamten Länge parallel angeordnet.

Stockwerke E1 – E3 : H = 9,70 m Anlagenummer : 29.752

Stockwerke E1 – E2 : H = 4,90 m Anlagenummer : 29.734

Stockwerke E1 – E2 : H = 4,90 m Anlagenummer : 29.735

Stockwerke E1 – E2 : H = 4,90 m Anlagenummer : 29.736

Fahrtreppen Pier P7 8 , Bauteil 118

Die Fahrtreppen mit der Anlagenummer 29.721 und 29.722 sind Einzelanlagen. Die Fahrtreppen mit den Anlagenummern 29.737 und 29.753 und 29.738 und 29.754 sind jeweils im unteren Bereich parallel angeordnet.

Stockwerke E1 – E2 : H = 4,90 m (35°) Anlagenummer : 29.721

Stockwerke E1 – E3 : H = 9,70 m Anlagenummer : 29.753

Stockwerke E1 – E2 : H = 4,90 m Anlagenummer : 29.737

Stockwerke E1 – E2 : H = 4,90 m Anlagenummer : 29.738

Stockwerke E1 – E3 : H = 9,70 m Anlagenummer : 29.754

Stockwerke E2 – E3: H = 4,90 m (35°) Anlagenummer : 29.722

Fahrtreppen Pier P8 9 , Bauteil 118

Die Fahrtreppen mit den Anlagenummern 29.739 und 29.755 und 29.740 und 29.756 sind jeweils im untern Bereich parallel angeordnet.

Stockwerke E1 – E3 : H = 9,70 m Anlagenummer : 29.755

Stockwerke E1 – E2 : H = 4,90 m Anlagenummer : 29.739

Stockwerke E1 – E2 : H = 4,90 m Anlagenummer : 29.740

Stockwerke E1 – E3 : H = 9,70 m Anlagenummer : 29.756

Fahrtreppen Pier P9 10 , Bauteil 118

Die Fahrtreppen mit den Anlagenummern 29.741 und 29.756 und 29.742 und 29.757 sind jeweils im untern Bereich parallel angeordnet.

Stockwerke E1 – E3 : H = 9,70 m Anlagenummer : 29.756

Stockwerke E1 – E2 : H = 4,90 m Anlagenummer : 29.741
 Stockwerke E1 – E2 : H = 4,90 m Anlagenummer : 29.742
 Stockwerke E1 – E3 : H = 9,70 m Anlagenummer : 29.757

Fahrsteige Pier P2 4 , Bauteil 118

Stockwerk: E 1 L = 84,09 m Anlagenummer : 29769

Dieser Rollsteig hat beidseitig eine Glasbalustrade.

Fahrsteige Pier P2 4 , Bauteil 118

Stockwerk: E 3 L = 81,53 m Anlagenummer : 29763

Dieser Rollsteig hat beidseitig eine Glasbalustrade.

Fahrsteige Pier P3 4 , Bauteil 118

Stockwerk: E 2 L = 68,53 m Anlagenummer : 29765

Stockwerk : E 2 L = 68,53 m Anlagenummer : 29766

Diese Fahrsteige haben jeweils eine Glasbalustrade und eine Edelstahlbalustrade.

Fahrsteige Pier P5 7 , Bauteil 118

Stockwerk: E 1 L = 84,09 m Anlagenummer : 29770

Dieser Rollsteig hat beidseitig eine Glasbalustrade.

Fahrsteige Pier P5 7 , Bauteil 118

Stockwerk: E 3 L = 81,51 m Anlagenummer : 29764

Dieser Rollsteig hat beidseitig eine Glasbalustrade.

Fahrsteige Pier P6 7 , Bauteil 118

Stockwerk: E 2 L = 68,53 m Anlagenummer : 29767

Stockwerk : E 2 L = 68,53 m Anlagenummer : 29768

Diese Fahrsteige haben jeweils eine Glasbalustrade und eine Edelstahlbalustrade.

Die Lüftungsanlagen für die gegenständlichen Bereiche wurden mit Bescheid vom 28.11.2003, GZ. 60.688/7-PMV/03, genehmigt.

M. Ueber
W. Ueber
W. Ueber

GUTACHTEN

Vom Standpunkt der Amtssachverständigen des Amtes der NÖ Landesregierung sowie vom Standpunkt der Vertreter der NÖ Landesstelle für Brandverhütung und des Verkehrs-Arbeitsinspektorates bestehen gegen die Erteilung der beantragten Bewilligung für die Errichtung von Aufzugsanlagen, Fahrtreppen und Fahrsteigen (fördertechnisches Projekt) im Rahmen des Projektes Skylink, Terminalerweiterung Nord-Ost, Teil 1, auf dem Flughafen Wien keine Bedenken, wenn zur Gewährleistung der Sicherheit der Luftfahrt und eines zweckmäßigen Betriebes nachstehende

BEDINGUNGEN UND AUFLAGEN

erfüllt werden:

1. Das gesamte Projekt ist entsprechend den vorgelegten Unterlagen und den im Befund dargelegten Änderungen plan-, sach-, und fachgemäß von hiezu befugten Unternehmen und Personen auszuführen.
2. Es ist der Nachweis zu erbringen, dass die bestehenden Konstruktionen die Belastungen zufolge der tatsächlich eingebauten Fahrtreppen und Fahrsteige mit normgemäßer Sicherheit aufnehmen können. Die statischen Berechnungen und Einbaunachweise sind von einem befugten Fachmann zu erstellen.
3. Die Aufzüge sind entsprechend den Bestimmungen des Anhanges 1 „Grundlegende Sicherheits- und Gesundheitsanforderungen für die Konzeption und den Bau von Aufzügen und Sicherheitsbauteilen“ der Aufzüge-Sicherheitsverordnung 1996 – ASV 1996 zu errichten.
4. Der Triebwerksraum des hydraulischen Aufzugs (Nr. 29665) ist brandbeständig herzustellen. Die Triebwerksraumtüre ist zumindest brandhemmend (T 30/EI30C) auszuführen.
5. Die Fußböden der Schachtgruben sind leicht reinigbar und beim elektrohydraulischen Aufzug als flüssigkeitsdichte und mineralölbeständige Wanne, geeignet zur Aufnahme der gesamten Ölmenge, auszuführen.
6. Im Triebwerksraum und in den Schächten dürfen keine aufzugsfremden Leitungen, Installationen oder dgl. verlegt werden.
7. Im Bereich des Zuganges zum Triebwerksraum, jedoch jeweils außerhalb diese Räume, ist ein tragbarer Feuerlöscher gemäß ÖNORM EN 3 mit einer Mindestfüllmenge von 6 kg, der zur Bekämpfung von Bränden in elektrischen Anlagen und bei einem elektrohydraulischen Aufzug zur Bekämpfung von Mineralölbränden geeignet sein muss, bereitzuhalten. Der Feuerlöscher muss nachweislich alle zwei Jahre auf seine Funktionsfähigkeit geprüft werden.
8. Die Aufzugsschächte sind brandbeständig (F 90/REI90) auszuführen. Die Schachttüren sind gemäß DIN 18091 auszuführen oder das Brandverhalten der Schachttüren muss den Anforderungen der DIN 4102-5 entsprechen.
9. Sämtliche Aufzüge, Fahrsteige und Fahrtreppen sind in die Brandmeldeanlage einzubinden. Die Aufzüge sind mit einer Brandfall-Rücksendeinrichtung gemäß ÖNORM EN 81-73:2005, ausgenommen Abschnitt 5.3.8, auszuführen, die den Fahrkorb nach dem Ansprechen eines Brandmelders einer Umgebungsbedienungsgruppe in die Zugangsebene der Feuerwehr holt und dort mit geöffneten Türen außer Betrieb nimmt. Für diese Rückhofahrt muss jene Einrichtung abgeschaltet werden, die im normalen Betrieb die Türschließbewegung umsteuert und die durch Rauch beeinflusst werden kann. Hat ein Brandmelder im Bereich der Haltestelle der Zugangsebene der Feuerwehr angesprochen, hat diese Rückhofahrt zu einer anderen, sicheren Haltestelle zu erfolgen. Die Festlegung der Haupthaltestelle bzw. der Alternativhaltestelle hat im Einvernehmen mit der VIE-Feuerwehr im Sinne des Brandschutzkonzeptes erfolgen. Die Verknüpfung mit der Brandmeldeanlage ist gemäß den Bestimmungen der TRVB S 123 und TRVB S 151 herzustellen. Bei Ansprechen der Brandmeldeanlage sind die Fahrsteige und Fahrtreppen unverzüglich stillzusetzen.

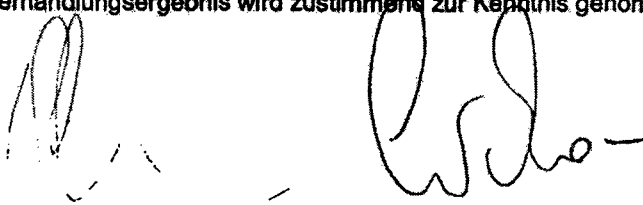
10. Bei den Aufzugsschachttüren ist der Hinweis "Aufzug im Brandfall nicht benützen" unter Verwendung eines Schildes gemäß Abschnitt 5.1.3. der ÖNORM EN 81-73:2005 in Verbindung mit ISO 3884-1:2002 in Form eines Piktogramms anzuschreiben.
11. Im unmittelbaren Bereich der Aufzugshaltestellen in der Angriffsebene der Feuerwehr ist ein versperrbarer Steigleitungsschalter zu situieren, mit dem die Stromzuführung zum Aufzugsantrieb abschaltbar sein muss. Dieser Schalter ist mit „Aufzug“ zu kennzeichnen, die Schaltstellung muss deutlich erkennbar und der Schlüssel in beiden Schaltstellungen abziehbar sein. Die Ausführung einer Fernsteuerung ist zulässig, wenn das Fernsteuerschütz im Triebwerksraum situiert und dem FI-Schalter für den Aufzugsantrieb nachgeschaltet ist.
12. In den Schachtgruben sind die Aufzüge an einen Fundamenterder anzuschließen.
13. Für die Aufzugsanlagen, Fahrsteige und Fahrtreppen sind Aufzugswärter bzw. Fahrtreppenwärter zu bestellen. Während der Betriebszeit der Anlagen muss ein Wärter ständig zur Verfügung stehen.
14. Nach Fertigstellung und vor Betriebsaufnahme der Aufzugsanlagen, Fahrsteige und Fahrtreppen ist eine Abnahmeprüfung durch einen Aufzugsprüfer vorzunehmen. Eine Ausfertigung des Gutachtens über die Abnahmeprüfung ist der Luftfahrtbehörde im Zuge der Benützungsbewilligung vorzulegen.
15. Die Aufzüge mit den Fabriksnr. 29682, 29694 und 29695 (erweiterte Ausstattung) dürfen nicht als Feuerwehraufzüge gekennzeichnet werden.
16. Wird als Schutzmaßnahme für frequenzgeregelte Antriebe FI-Schutzschaltung ausgeführt, ist ein allstromsensitiver und als selektiv gekennzeichnete FI-Schalter zu verwenden.
17. Bei den Fahrsteigen und den Fahrtreppen ist beim Zugang ein Spurenteiler aufzustellen. Des weiteren ist der Hinweis in Form eines Piktogramms anzubringen, dass die Beförderung von Transporteinrichtungen, wie Kinderwagen, Kofferkulis usw., nicht zulässig ist.
18. Die Fahrsteige und Fahrtreppen dürfen nur in die Richtung betrieben werden, bei deren Zugang der Spurenteiler aufgestellt wird.
19. Bei Ausfall der Allgemeinbeleuchtung bzw. bei Stillsetzung der Fahrtreppen muss sich in diesem Bereich die dort befindliche Sicherheitsbeleuchtung in Bereitschaftsschaltung selbsttätig einschalten. Hierüber ist eine Bestätigung der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
20. Der Betrieb, die Wartung und die regelmäßigen Prüfungen der Aufzüge, Fahrtreppen und Fahrsteige haben gemäß den Anleitungen des Montagebetriebes und entsprechend den Bestimmungen der einschlägigen ÖNORMEN zu erfolgen.
21. Einzugstellen bei Wellen und Antrieben sind abzudecken.



Der Vertreter des Stadtpolizeikommandos Schwechat hat sich vor Schluss der Verhandlung ohne Einwände zu erheben und ohne Unterschriftleistung entfernt.

Stellungnahme des Vertreters der Flughafen Wien AG:

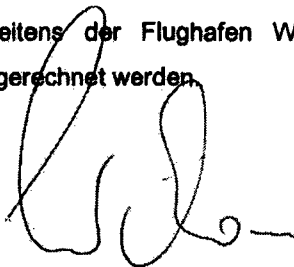
Das Verhandlungsergebnis wird ~~zustimmend~~ zur Kenntnis genommen.



Seite 36 zu GZ. BMVIT-60.688/0008-II/PMV/2006

Der Bundesminister für Landesverteidigung hat mit Schreiben vom 10.11.2006, GZ. S90964/39-Recht/2006, bekannt gegeben, dass gegen die Erteilung der gegenständlichen Errichtungsbewilligung kein Einwand besteht.

Von den beiden Amtssachverständigen des Amtes der NÖ Landesregierung werden für die Vorsprechung „Fluggastbrücken“ am 05.10.2006 (2 Amtssachverständige, je 5/2 Stunden = 10/2 Stunden) und für die heutige Verhandlung (2 Amtssachverständige, je 13/2 Stunden = 26/2 Stunden) an Gebühren insgesamt EUR 1.749,60 geltend gemacht. Der Vertreter der Flughafen Wien Aktiengesellschaft erklärt hiezu, dass diese Gebühren seitens der Flughafen Wien Aktiengesellschaft direkt mit dem Amt der NÖ-Landesregierung abgerechnet werden.



Vom Vertreter des Verkehrs-Arbeitsinspektorates wird gemäß § 15 des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes, BGBl. Nr. 650/1994 i.d.g.F., für die Vorbesprechung „Fluggastbrücken“ am 05.10.2006 (5/2 Stunden) und für die heutige Verhandlung (13/2 Stunden) eine Gebühr von insgesamt EUR 170,10 geltend gemacht.

Auf die Verlesung der laut diktierten Verhandlungsschrift wird von den Verhandlungsteilnehmern verzichtet.

Da kein weiteres Vorbringen erfolgt, verkündet der Verhandlungsleiter den nachfolgenden

BESCHIED
SPRUCH

I

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Zivillufffahrtbehörde erteilt hiermit gemäß § 78 Abs. 1 und 2 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957 i.d.g.F., nach Anhörung des Bundesministers für Landesverteidigung der Flughafen Wien Aktiengesellschaft gemäß dem Antrag vom 19.10.2006, mündlich modifiziert am 22.11.2006, die Bewilligung für die Errichtung von Aufzugsanlagen, Fahrtreppen und Fahrsteigen (fördertechnisches Projekt) im Rahmen des Projektes Skylink, Terminalerweiterung Nord-Ost, Teil 1, auf dem Flughafen Wien, und zwar unter Zugrundelegung folgender, von der Fa. Kone erstellter, integrierte Bestandteile dieses Bescheides bildender Unterlagen, nämlich

Aufzüge

Aufzug T0-01, Obj.115 Anlagenummer 29664, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Seite 37 zu GZ. BMVIT-60.688/0008-II/PMV/2006

Aufzug T0-02, Obj.115 Anlagenummer 29665, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung inklusive Hydraulik, Schaltschemen und Seil- und Schlauchattest, Sicherheitsdatenblatt Öl (gebunden als Heft)

Aufzüge T0-03, Obj.115 & T0-03A, Obj.115 Anlagennummern 29666 und 29900, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Aufzug T1-04, Obj.115 Anlagenummer 29667, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Aufzug T2-05, Obj.115 Anlagenummer 29668, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Aufzug T3-06, Obj.115 Anlagenummer 29669, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Aufzug T4-07, Obj.115 Anlagenummer 29670, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Aufzug T5-08, Obj.115 Anlagenummer 29671, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Aufzug T5-09, Obj.115 Anlagenummer 29672, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Aufzug T6-10, Obj.115 Anlagenummer 29673, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Aufzug T6-11, Obj.115 Anlagenummer 29674, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Aufzug T6-12, Obj.115 Anlagenummer 29675, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Aufzüge T6-13, Obj.115 & T6-14, Obj.115 Anlagennummern 29676 und 29677, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Aufzug P0-01, Obj.118 Anlagenummer 29678, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Seite 38 zu GZ. BMVIT-60.688/0008-II/PMV/2006

Aufzug P0-02, Obj.118 Anlagenummer 29679, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Aufzug P1-05, Obj.118 Anlagenummer 29680, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Aufzug P1-06, Obj.118 Anlagenummer 29681, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Aufzug P1-03, Obj.118 Anlagenummer 29682, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Aufzug P1-04, Obj.118 Anlagenummer 29683, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Aufzug P3-07, Obj.118 Anlagenummer 29684, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Aufzug P3-08, Obj.118 Anlagenummer 29685, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Aufzug P4-10, Obj.118 Anlagenummer 29686, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Aufzug P5-11, Obj.118 Anlagenummer 29687, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Aufzug P5-12, Obj.118 Anlagenummer 29688, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Aufzug P6-13, Obj.118 Anlagenummer 29689, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Aufzug P6-14, Obj.118 Anlagenummer 29690, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Aufzug P6-14, Obj.118 Anlagenummer 29690, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Aufzug P7-15, Obj.118 Anlagenummer 29691, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Aufzug P8-16, Obj.118 Anlagenummer 29692, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Aufzug P8-18, Obj.118 Anlagenummer 29693, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Aufzug P4-09, Obj.118 Anlagenummer 29694, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Aufzug P8-17, Obj.118 Anlagenummer 29695, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Aufzug P9-19, Obj.118 Anlagenummer 29696, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Aufzug P9-20, Obj.118 Anlagenummer 29697, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Aufzug P10-21, Obj.118 Anlagenummer 29698, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Aufzug P10-22, Obj.118 Anlagenummer 29699, Beschreibung der Aufzugsanlagen mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen und Seilattest (gebunden als Heft)

Fahrtreppen

Gefahrenanalyse der Firma KONE AG über die Beleuchtung in den Balustraden vom 31.10.2006 für die Fahrtreppennummern 29700-29713 und 29716-29762

Fahrtreppen TM1/U1 E01, Obj.115 & TM1/U1 E02, Obj.115 Anlagennummern 29700 und 29701, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppen TM1/E1 E05, Obj.115 & TM1/E1 E06, Obj.115 Anlagennummern 29702 und 29703, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen,

Seite 40 zu GZ. BMVIT-60.688/0008-II/PMV/2006

Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppen TM1/E2 E07, Obj.115 & TM1/E2 E08, Obj.115 Anlagennummern 29704 und 29705, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltpläne, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppen TM5/E1 E13, Obj.115 & TM5/E1 E14, Obj.115 Anlagennummern 29706 und 29707, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltpläne, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppen TM5/E2 E15, Obj.115 & TM5/E2 E16, Obj.115 Anlagennummern 29708 und 29709, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltpläne, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppen TM1/E0 E03, Obj.115 & TM1/E0 E04, Obj.115 Anlagennummern 29710 und 29711, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltpläne, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppen TM1/E0 E11, Obj.115 & TM1/E0 E12, Obj.115 Anlagennummern 29712 und 29713, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltpläne, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppe PM2/E1 E25, Obj.118 Anlagenummer 29716, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltpläne, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppe PM2/E2 E26, Obj.118 Anlagenummer 29717, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltpläne, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Seite 41 zu GZ. BMVIT-60.688/0008-II/PMV/2006

Fahrtreppe PM2/E2 E27, Obj.118 Anlagenummer 29718, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schalt schemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppe PM5/E1 E36, Obj.118 Anlagenummer 29719, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schalt schemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppe PM5/E2 E41, Obj.118 Anlagenummer 29720, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schalt schemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppe PM8/E1 E50, Obj.118 Anlagenummer 29721, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schalt schemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppe PM8/E1 E55, Obj.118 Anlagenummer 29722, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schalt schemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppe PM1/E1 E20, Obj.118 Anlagenummer 29723, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schalt schemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppe PM2/E1 E24, Obj.118 Anlagenummer 29724, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schalt schemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppe PM3/E1 E29, Obj.118 Anlagenummer 29725, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schalt schemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Seite 42 zu GZ. BMVIT-60.688/0008-II/PMV/2006

Fahrtreppe PM3/E1 E30, Obj.118 Anlagenummer 29726, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppe PM4/E1 E33, Obj.118 Anlagenummer 29727, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppen PM4/E1 E34, Obj.118 & PM4/E1 E35, Obj.118 Anlagennummern 29728 und 29729, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppe PM5/E1 E38, Obj.118 Anlagenummer 29730, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppe PM5/E1 E39, Obj.118 Anlagenummer 29731, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppe PM6/E1 E43, Obj.118 Anlagenummer 29732, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppe PM6/E1 E44, Obj.118 Anlagenummer 29733, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppe PM7/E1 E47, Obj.118 Anlagenummer 29734, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Seite 43 zu GZ. BMVIT-60.688/0008-II/PMV/2006

Fahrtreppen PM7/E1 E48, Obj.118 & PM7/E1 E49, Obj.118 Anlagennummern 29735 und 29736, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppe PM8/E1 E52, Obj.118 Anlagenummer 29737, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppe PM8/E1 E53, Obj.118 Anlagenummer 29738, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppe PM9/E1 E57, Obj.118 Anlagenummer 29739, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppe PM9/E1 E58, Obj.118 Anlagenummer 29740, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppe PM10/E1 E61, Obj.118 Anlagenummer 29741, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppe PM10/E1 E62, Obj.118 Anlagenummer 29742, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppe PM2/E1 E23, Obj.118 Anlagenummer 29743, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Seite 44 zu GZ. BMVIT-60.688/0008-II/PMV/2006

Fahrtreppe PM3/E1 E28, Obj.118 Anlagenummer 29744, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppe PM1/E0 E17, Obj.118 Anlagenummer 29745, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppe PM3/E1 E31, Obj.118 Anlagenummer 29746, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppe PM4/E1 E32, Obj.118 Anlagenummer 29747, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppe PM5/E1 E37, Obj.118 Anlagenummer 29748, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppe PM5/E1 E40, Obj.118 Anlagenummer 29749, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppe PM6/E1 E42, Obj.118 Anlagenummer 29750, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppe PM6/E1 E45, Obj.118 Anlagenummer 29751, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve,

Seite 45 zu GZ. BMVIT-60.688/0008-II/PMV/2006

**Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf
(gebunden als Heft)**

**Fahrtreppe PM7/E1 E46, Obj.118 Anlagenummer 29752, Beschreibung der Fahrtreppe mit
Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve,
Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf
(gebunden als Heft)**

**Fahrtreppe PM8/E1 E51, Obj.118 Anlagenummer 29753, Beschreibung der Fahrtreppe mit
Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve,
Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf
(gebunden als Heft)**

**Fahrtreppe PM8/E1 E54, Obj.118 Anlagenummer 29754, Beschreibung der Fahrtreppe mit
Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve,
Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf
(gebunden als Heft)**

**Fahrtreppe PM9/E1 E56, Obj.118 Anlagenummer 29755, Beschreibung der Fahrtreppe mit
Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve,
Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf
(gebunden als Heft)**

**Fahrtreppe PM9/E1 E59, Obj.118 Anlagenummer 29756, Beschreibung der Fahrtreppe mit
Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve,
Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf
(gebunden als Heft)**

**Fahrtreppe PM10/E1 E60, Obj.118 Anlagenummer 29757, Beschreibung der Fahrtreppe mit
Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve,
Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf
(gebunden als Heft)**

**Fahrtreppe PM10/E1 E63, Obj.118 Anlagenummer 29758, Beschreibung der Fahrtreppe mit
Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve,
Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf
(gebunden als Heft)**

Seite 46 zu GZ. BMVIT-60.688/0008-II/PMV/2006

Fahrtreppen PM1/E0 E18, Obj.118 & PM1/E0 E19, Obj.118 Anlagennummern 29759 und 29760, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtreppen PM2/E0 E21, Obj.118 & PM2/E0 E22, Obj.118 Anlagennummern 29761 und 29762, Beschreibung der Fahrtreppe mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Stufe, statische Berechnung Fahrtreppen und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrsteige

Fahrtsteig Pier AW02, Obj.118 Anlagenummer 29763, Beschreibung des Fahrsteiges mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Palette und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtsteig Pier AW06, Obj.118 Anlagenummer 29764, Beschreibung des Fahrsteiges mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Palette und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtsteig Pier AW03, Obj.118 Anlagenummer 29765, Beschreibung des Fahrsteiges mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Palette und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtsteig Pier AW04, Obj.118 Anlagenummer 29766, Beschreibung des Fahrsteiges mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Palette und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtsteig Pier AW07, Obj.118 Anlagenummer 29767, Beschreibung des Fahrsteiges mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Palette und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtsteig Pier AW08, Obj.118 Anlagenummer 29768, Beschreibung des Fahrsteiges mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Palette und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Fahrtsteig Pier AW01, Obj.118 Anlagenummer 29769, Beschreibung des Fahrsteiges mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Palette und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft)

Seite 47 zu GZ. BMVIT-60.688/0008-II/PMV/2006

Fahrtsteig Pier AW05, Obj.118 Anlagenummer 29770, Beschreibung des Fahrsteiges mit Plänen, Festigkeitsberechnung, Schaltschemen, Bruchfestigkeitsbescheinigung Kette, Bremshüllkurve, Prüfbescheinigung Bremsen, Prüfbericht Palette und Zertifikat Handlauf (gebunden als Heft),

sowie unter folgenden Bedingungen und Auflagen:

1. Das gesamte Projekt ist entsprechend den vorgelegten Unterlagen und den im Befund dargelegten Änderungen plan-, sach-, und fachgemäß von hierzu befugten Unternehmen und Personen auszuführen.
2. Es ist der Nachweis zu erbringen, dass die bestehenden Konstruktionen die Belastungen zufolge der tatsächlich eingebauten Fahrtreppen und Fahrsteige mit normgemäßer Sicherheit aufnehmen können. Die statischen Berechnungen und Einbaunachweise sind von einem befugten Fachmann zu erstellen.
3. Die Aufzüge sind entsprechend den Bestimmungen des Anhanges 1 „Grundlegende Sicherheits- und Gesundheitsanforderungen für die Konzeption und den Bau von Aufzügen und Sicherheitsbauteilen“ der Aufzüge-Sicherheitsverordnung 1996 – ASV 1996 zu errichten.
4. Der Triebwerksraum des hydraulischen Aufzugs (Nr. 29665) ist brandbeständig herzustellen. Die Triebwerksraumtüre ist zumindest brandhemmend (T 30/EI30C) auszuführen.
5. Die Fußböden der Schachtgruben sind leicht reinigbar und beim elektrohydraulischen Aufzug als flüssigkeitsdichte und mineralölbeständige Wanne, geeignet zur Aufnahme der gesamten Ölmenge, auszuführen.
6. Im Triebwerksraum und in den Schächten dürfen keine aufzugsfremden Leitungen, Installationen oder dgl. verlegt werden.
7. Im Bereich des Zuganges zum Triebwerksraum, jedoch jeweils außerhalb diese Räume, ist ein tragbarer Feuerlöscher gemäß ÖNORM EN 3 mit einer Mindestfüllmenge von 6 kg, der zur Bekämpfung von Bränden in elektrischen Anlagen und bei einem elektrohydraulischen Aufzug zur Bekämpfung von Mineralölbränden geeignet sein muss, bereitzuhalten. Der Feuerlöscher muss nachweislich alle zwei Jahre auf seine Funktionsfähigkeit geprüft werden.
8. Die Aufzugsschächte sind brandbeständig (F 90/REI90) auszuführen. Die Schachttüren sind gemäß DIN 18091 auszuführen oder das Brandverhalten der Schachttüren muss den Anforderungen der DIN 4102-5 entsprechen.
9. Sämtliche Aufzüge, Fahrsteige und Fahrtreppen sind in die Brandmeldeanlage einzubinden. Die Aufzüge sind mit einer Brandfall-Rücksendeinrichtung gemäß ÖNORM EN 81-73:2005, ausgenommen Abschnitt 5.3.8, auszuführen, die den Fahrkorb nach dem Ansprechen eines Brandmelders einer Umgebungsbedienungsgruppe in die Zugangsebene der Feuerwehr holt und dort mit geöffneten Türen außer Betrieb nimmt. Für diese Rückholfahrt muss jene Einrichtung abgeschaltet werden, die im normalen Betrieb die Türschließbewegung umsteuert und die durch Rauch beeinflusst werden kann. Hat ein Brandmelder im Bereich der Haltestelle der Zugangsebene der Feuerwehr angesprochen, hat diese Rückholfahrt zu einer anderen, sicheren Haltestelle zu erfolgen. Die Festlegung der Haupthaltestelle bzw. der Alternativhaltestelle hat im Einvernehmen mit der VIE-Feuerwehr im Sinne des Brandschutzkonzeptes erfolgen. Die Verknüpfung mit der Brandmeldeanlage ist gemäß den Bestimmungen der TRVB S 123 und TRVB S 151 herzustellen. Bei Ansprechen der Brandmeldeanlage sind die Fahrsteige und Fahrtreppen unverzüglich stillzusetzen.
10. Bei den Aufzugsschachttüren ist der Hinweis "Aufzug im Brandfall nicht benutzen" unter Verwendung eines Schildes gemäß Abschnitt 5.1.3. der ÖNORM EN 81-73:2005 in Verbindung mit ISO 3884-1:2002 in Form eines Piktogramms anzuschreiben.
11. Im unmittelbaren Bereich der Aufzugshaltestellen in der Angriffsebene der Feuerwehr ist ein versperrbarer Steigleitungsschalter zu situieren, mit dem die Stromzuführung zum Aufzugsantrieb abschaltbar sein muss. Dieser Schalter ist mit „Aufzug“ zu kennzeichnen, die Schaltstellung muss deutlich erkennbar und der Schlüssel in beiden Schaltstellungen abziehbar sein. Die Ausführung einer Fernsteuerung ist zulässig, wenn das Fernsteuerschutz im Triebwerksraum situiert und dem FI-Schalter für den Aufzugsantrieb nachgeschaltet ist.

Seite 48 zu GZ. BMVIT-60.688/0008-II/PMV/2006

12. In den Schachtgruben sind die Aufzüge an einen Fundamentanker anzuschließen.
13. Für die Aufzugsanlagen, Fahrsteige und Fahrtreppen sind Aufzugswärter bzw. Fahrtreppenwärter zu bestellen. Während der Betriebszeit der Anlagen muss ein Wärter ständig zur Verfügung stehen.
14. Nach Fertigstellung und vor Betriebsaufnahme der Aufzugsanlagen, Fahrsteige und Fahrtreppen ist eine Abnahmeprüfung durch einen Aufzugsprüfer vorzunehmen. Eine Ausfertigung des Gutachtens über die Abnahmeprüfung ist der Luftfahrtbehörde im Zuge der Benützungsbewilligung vorzulegen.
15. Die Aufzüge mit den Fabriksnr. 29682, 29694 und 29695 (erweiterte Ausstattung) dürfen nicht als Feuerwehraufzüge gekennzeichnet werden.
16. ~~Wird~~ Schutzmaßnahme für frequenzgeregelte Antriebe FI-Schutzschaltung ausgeführt, ist ein allstromsensitiver und als selektiv gekennzeichnetener FI-Schalter zu verwenden.
17. Bei den Fahrsteigen und den Fahrtreppen ist beim Zugang ein Spurteiler aufzustellen. Des weiteren ist der Hinweis in Form eines Piktogramms anzubringen, dass die Beförderung von Transporteinrichtungen, wie Kinderwagen, Kofferkulis usw., nicht zulässig ist.
18. Die Fahrsteige und Fahrtreppen dürfen nur in die Richtung betrieben werden, bei deren Zugang der Spurteiler aufgestellt wird.
19. Bei Ausfall der Allgemeinbeleuchtung bzw. bei Stillsetzung der Fahrtreppen muss sich in diesem Bereich die dort befindliche Sicherheitsbeleuchtung in Bereitschaftsschaltung selbsttätig einschalten. Hierüber ist eine Bestätigung der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
20. Der Betrieb, die Wartung und die regelmäßigen Prüfungen der Aufzüge, Fahrtreppen und Fahrsteige haben gemäß den Anleitungen des Montagebetriebes und entsprechend den Bestimmungen der einschlägigen ÖNORMEN zu erfolgen.
21. Einzugstellen bei Wellen und Antrieben sind abzudecken.

Die Verhandlungsschrift des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, Verfahrensführung bezüglich Flughäfen, vom 22.11.2006, GZ. BMVIT-60.688/0008-II/PMV/2006, bildet ebenfalls einen integrierten Bestandteil dieses Bescheides

II.

Für die Erteilung dieses Bescheides sind von der Flughafen Wien AG

- | | | | |
|----|---|-----|----------|
| a) | gemäß TP 393 lit. b Ziff. 1 der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung, BGBl. Nr. 24/1983 i.d.g.F., eine Verwaltungsabgabe von | EUR | 218,00 |
| b) | gemäß § 1 der Bundes-Kommissionsgebührenverordnung, BGBl. Nr. 246/1976 i.d.g.F., für die Vorbesprechung „Fluggastbrücken“ am 05.10.2006 (2 Amtsorgane, je 5/2 Stunden = 10/2 Stunden) und für die heutige Verhandlung (2 Amtsorgane je 13/2 Stunden = 26/2 Stunden) Kommissionsgebühren von insgesamt | EUR | 340,20 |
| c) | gemäß Gebührengesetz 1957 i.d.g.F., (Antrag, Antragsbeilagen, Verhandlungsschrift) Gebühren von | EUR | 4.411,20 |
| d) | gemäß § 15 des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes, BGBl. Nr. 650/1994 i.d.g.F., für die Vorbesprechung „Fluggastbrücken“ am 05.10.2006 (5/2 Stunden) und für die heutige Verhandlung (13/2 Stunden) eine Gebühr von insgesamt | EUR | 170,10 |

somit insgesamt EUR ~~5139~~**50** zu entrichten.

Die Verwaltungsabgabe, die Kommissionsgebühren, die Gebühr des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und die Gebühren gemäß Gebührengesetz sind binnen 2 Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides mittels des beigeschlossenen Zahlscheines an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zu überweisen.

BEGRÜNDUNG

Die Realisierung des gegenständlichen Vorhabens ist im Interesse eines sicheren und geordneten Flughafenbetriebes auf dem Flughafen Wien notwendig.

Das Vorhaben ist für die Sicherheit der Luftfahrt förderlich und auf Grund der Ergebnisse der vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Verfahrensführung bezüglich Flughäfen, am 22.11.2006 auf dem Flughafen Wien durchgeführten Verhandlung gemäß § 78 Abs. 1 und 2 LFG zu bewilligen.

Die Bedingungen und Auflagen, die den Erfordernissen der Sicherheit der Luftfahrt Rechnung tragen, stützen sich auf das Gutachten der Amtssachverständigen des Amtes der NÖ Landesregierung sowie auf die Ausführungen der Vertreters der NÖ Landesstelle für Brandverhütung und des Verkehrs-Arbeitsinspektorates. Auf die detaillierten Befundausführungen wird – um Wiederholungen zu vermeiden – ausdrücklich hingewiesen.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf die bezogenen Rechtsvorschriften.

RECHTSMITTELBELEHRUNG

Gegen diesen Bescheid ist kein ordentliches Rechtsmittel zulässig.

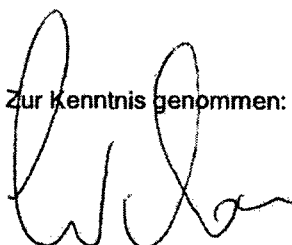
HINWEIS


Gegen diesen Bescheid kann innerhalb von sechs Wochen nach Zustellung Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof und ebenso an den Verfassungsgerichtshof erhoben werden. Sie muß von einem Rechtsanwalt unterschrieben sein. Bei Einbringung einer solchen Beschwerde, ist eine Gebühr von EUR 180,-- zu entrichten.

Der Inhalt und die Verkündung dieses mündlichen Bescheides werden hiermit gemäß § 62 Abs. 2 AVG beurkundet.

Verhandlungsdauer: 13 halbe Stunden

Zur Kenntnis genommen:



Für den Bundesminister:

Mit Rats Dr. Reinhold Neidhart

Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

Infrastruktur

**VERFAHRENSFÜHRUNG
BEZÜGLICH FLUGHÄFEN**

GZ. BMVIT-60.688/0009-II/PMV/2006

Flughafen Wien 18.12.2006

Betr.: Flughafen Wien;
Projekt Skylink, Terminalerweiterung Nord-Ost, Teil 1;
Sicherheits- und Fluchtwegbeleuchtung;
Errichtungsbewilligung

VERHANDLUNGSSCHRIFT

aufgenommen am 18.12.2006 auf dem Flughafen Wien vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Verfahrensführung bezüglich Flughäfen, gemäß §§ 40 - 44 AVG in Verbindung mit § 78 Abs. 2 Luftfahrtgesetz, BGBl. Nr. 253/1957 i.d.g.F (LFG).

Gegenstand der Verhandlung

Antrag der Flughafen Wien Aktiengesellschaft vom 19.10.2006 auf Erteilung der Bewilligung gemäß § 78 LFG für die Errichtung der Sicherheits- und Fluchtwegbeleuchtung im Rahmen des Projektes Skylink, Terminalerweiterung Nord-Ost, Teil 1.

Anwesende

Verhandlungsleiter:

Min.Rat Dr. Rolf A. NEIDHART

Mitwirkende amtliche Organe:

Mag. Martin STROBEL
BM VIT, Verfahrensführung bezüglich Flughäfen

Sonstige Behördenvertreter:

Bundesministerium für Verkehr, Innovation
und Technologie, Verkehrs-Arbeitsinspektorat

AD Herbert LENK

Amt der NÖ Landesregierung:

w. Hofrat Dipl.-Ing. Josef MILLNER
als bautechnischer Amtssachverständiger

w. Hofrat Dipl.-Ing. Ernst BISTRICKY
als elektrotechnischer und fördertechnischer
Amtssachverständiger

NÖ Landesstelle für Brandverhütung

TI Emerich GRONE

Anwesende Parteien und sonstige Beteiligte:

Flughafen Wien Aktiengesellschaft:

Ing. Mag. Wolfgang CICHON
Frederic ORTMANN
BI Georg LIMBECK
FT Ing. André GROSSBERGER

Projektanten:

Büro Freudensprung

DI Werner RIEGLER

Brandschutztechnischer Planer

Dr. DI Gerhard DÜH
DI Bettina DÜH

Projektsteuerung Drees & Sommer

DI (FH) Jacob MEIER

Schriftführerin:

Irene BINDER

Nach Eröffnung der Verhandlung um 13:30 Uhr und Feststellung der Anwesenden sowie ihrer Vertretungsbefugnis wird vom Verhandlungsleiter der Verhandlungsgegenstand dargelegt.

Von den Vertretern der Flughafen Wien AG und der Projektanten wird anhand der Einreichunterlagen das Vorhaben erläutert. Anschließend wird das Projekt diskutiert.

Die Amtssachverständigen des Amtes der NÖ Landesregierung sowie die Vertreter der NÖ Landesstelle für Brandverhütung und des Verkehrs-Arbeitsinspektorates erstellen sodann gemeinsam folgenden

B E F U N D

Die Flughafen Wien Aktiengesellschaft hat mit Schreiben vom 19.10.2006 samt Einreichunterlagen die Bewilligung gemäß § 78 LFG für die Errichtung der Sicherheits- und Fluchtwegbeleuchtung im Rahmen des Projektes Skylink, Terminalerweiterung Nord-Ost, Teil 1, auf dem Flughafen Wien beantragt.

Gegenstand dieser Einreichung ist die Sicherheits- und Fluchtwegbeleuchtung für Terminal und Pier Süd für das Projekt Skylink nach den Bestimmungen der ÖVE/ÖNORM E 8002.

Nicht Gegenstand der Verhandlung sind:

- Sicherheits- und Fluchtwegbeleuchtung der beweglichen Fluggastbrücken
- Retailbereiche wie Shops, Gastrobereiche und Lounges
- allenfalls erforderlich optische Sicherheitsleitsysteme nach BGR 216
- Sicherheitsbeleuchtungen für allenfalls erforderliche tunnelartige Einhausungen von Fahrtreppen.

Die Sicherheits- und Fluchtwegbeleuchtung des TIG (Technischer Installationsgang) neben Pier Süd wurde mit Bescheid vom 23.11.2005, GZ:BMVIT-60.688/0007-II/PMV/2005, genehmigt.

Der zu verhandelnde Bereich erstreckt sich somit von der Achse T0 bis T6A06 (in U1 bis zur ÖBB-Grenze) beim Terminal und im Anschluss an den Terminal bis zur Achse P1003 des Pier Süd.

In der Ebene E0 und den Untergeschoßen U1 und U2 sind die Einreichungsgrenzen zum Bestand hin und im Bereich der Achse T6A06 in den einzelnen Einreichplänen explizit dargestellt.

Vorgelegt wurden folgende Unterlagen:

| <u>Planinhalt (Grundrisse M 1:200)</u> | <u>Plannummer</u> | <u>Datum</u> |
|---|--------------------------|--------------|
| <u>Terminal</u> | | |
| Obj. 115-Terminal/U2 Koll. Sicherheitsbeleuchtung | ER G 115 U2 10.3.03 4F01 | 11.12.2006 |
| Obj. 115-Terminal/Ebene U2 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 115 U2 10.3.03 4F03 | 11.12.2006 |
| Obj. 115-Terminal/Ebene U2 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 115 U2 10.3.03 4F04 | 11.12.2006 |
| Obj. 115-Terminal/Ebene U1 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 115 U1 10.3.03 4F13 | 11.12.2006 |
| Obj. 115-Terminal/Ebene U1 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 115 U1 10.3.03 4F14 | 11.12.2006 |
| Obj. 115-Terminal/Ebene E0 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 115 E0 10.3.03 4F23 | 11.12.2006 |
| Obj. 115-Terminal/Ebene E0 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 115 E0 10.3.03 4F24 | 11.12.2006 |
| Obj. 115-Terminal/Ebene Z0 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 115 Z0 10.3.03 4F33 | 11.12.2006 |
| Obj. 115-Terminal/Ebene Z0 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 115 Z0 10.3.03 4F34 | 11.12.2006 |
| Obj. 115-Terminal/Ebene E1 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 115 E1 10.3.03 4F43 | 11.12.2006 |
| Obj. 115-Terminal/Ebene E1 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 115 E1 10.3.03 4F44 | 11.12.2006 |
| Obj. 115-Terminal/Ebene E2 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 115 E1 10.3.03 4F53 | 11.12.2006 |
| Obj. 115-Terminal/Ebene E2 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 115 E1 10.3.03 4F54 | 11.12.2006 |
| Obj. 115-Terminal/Ebene E3 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 115 E3 10.3.03 4F63 | 11.12.2006 |
| Obj. 115-Terminal/Ebene E3 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 115 E3 10.3.03 4F64 | 11.12.2006 |
| Obj. 115-Terminal/Ebene E4 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 115 E4 10.3.03 4F73 | 11.12.2006 |
| Obj. 115-Terminal/Ebene E4 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 115 E4 10.3.03 4F74 | 11.12.2006 |

Planinhalt (Grundrisse M 1:200)**Plannummer Datum****Pier Süd**

| | | |
|---|--------------------------|------------|
| Obj. 118-Pier Süd/Ebene U1 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 118 U1 10.3.03 4F16 | 11.12.2006 |
| Obj. 118-Pier Süd/Ebene E0 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 118 E0 10.3.03 4F25 | 11.12.2006 |
| Obj. 118-Pier Süd/Ebene E0 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 118 E0 10.3.03 4F26 | 11.12.2006 |
| Obj. 118-Pier Süd/Ebene E0 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 118 E0 10.3.03 4F27 | 11.12.2006 |
| Obj. 118-Pier Süd/Ebene Z0 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 118 Z0 10.3.03 4F35 | 11.12.2006 |
| Obj. 118-Pier Süd/Ebene Z0 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 118 Z0 10.3.03 4F36 | 11.12.2006 |
| Obj. 118-Pier Süd/Ebene Z0 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 118 Z0 10.3.03 4F37 | 11.12.2006 |
| Obj. 118-Pier Süd/Ebene E1 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 118 E1 10.3.03 4F45 | 11.12.2006 |
| Obj. 118-Pier Süd/Ebene E1 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 118 E1 10.3.03 4F46 | 11.12.2006 |
| Obj. 118-Pier Süd/Ebene E1 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 118 E1 10.3.03 4F47 | 11.12.2006 |
| Obj. 118-Pier Süd/Ebene E2 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 118 E2 10.3.03 4F55 | 11.12.2006 |
| Obj. 118-Pier Süd/Ebene E2 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 118 E2 10.3.03 4F56 | 11.12.2006 |
| Obj. 118-Pier Süd/Ebene E2 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 118 E2 10.3.03 4F57 | 11.12.2006 |
| Obj. 118-Pier Süd/Ebene E3 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 118 E3 10.3.03 4F65 | 11.12.2006 |
| Obj. 118-Pier Süd/Ebene E3 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 118 E3 10.3.03 4F66 | 11.12.2006 |
| Obj. 118-Pier Süd/Ebene E3 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 118 E3 10.3.03 4F67 | 11.12.2006 |
| Obj. 118-Pier Süd/Ebene E4 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 118 E4 10.3.03 4F75 | 11.12.2006 |
| Obj. 118-Pier Süd/Ebene E4 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 118 E4 10.3.03 4F76 | 11.12.2006 |
| Obj. 118-Pier Süd/Ebene E4 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 118 E4 10.3.03 4F77 | 11.12.2006 |

all diese Unterlagen erstellt von freudensprung engineering, 1115 Wien.

Technische Beschreibung

Es wird eine Sicherheitsbeleuchtung gemäß ÖVE/ÖNORM E 8002, TRVB E 102 und ÖNORM EN 1838 für den Terminal und den Pier Süd errichtet.

Bei Ausfall der Allgemeinbeleuchtung ermöglicht die Sicherheitsbeleuchtung auch bei partiellem Netzausfall in den betroffenen Bereichen ein gefahrloses Verlassen dieser Bereiche.

Die Sicherheitsbeleuchtungsanlage wird zur Gänze in Dauerschaltung ausgeführt.

Folgende Bereiche werden mit einer Sicherheitsbeleuchtung für Rettungswege ausgestattet:

- Jede im Notfall zu benutzende Ausgangstür
- Nahe Treppen, um auf diese Weise jede Treppenstufe direkt zu beleuchten
- Nahe jeder anderen Niveauänderung
- Vorgeschriebene Notausgänge und Sicherheitszeichen
- Bei jeder Richtungsänderung
- Bei jeder Kreuzung der Gänge
- Außerhalb und nahe jedem letzten Ausgang
- Nahe jeder Erste-Hilfe-Stelle
- Nahe jeder Brandbekämpfungsvorrichtung oder Meldeeinrichtung

Insbesondere werden auch Richtungsänderungen, Rampen und Stufen in Verkehrswegen (Gängen), Stiegenabsätze, sowie sämtliche Ausgänge bzw. Notausgänge und Notausstiege bis ins Freie in diesen Bereichen wahrnehmbar sein.

Die Mindestbeleuchtungsstärke auf dem Boden entlang der Mittellinie des Rettungsweges unterschreitet nicht den Wert von 1 Lux. Das Beleuchtungsstärkeverhältnis ist nicht größer als 40:1.

Die Rettungszeichenleuchten werden mit LED-Leuchtmittel ausgeführt und sind in einer Montagehöhe zwischen 2,10 m und 2,40 m vorgesehen.

Für die notwendige Sicherheitsleuchtung mit Ausnahme der Rettungszeichenbeleuchtung werden Teile der Allgemeinbeleuchtung verwendet. D.h. es werden bei den Flucht- und Rettungswegen vereinzelt Leuchten bzw. einzelne Lampen einer Leuchte von der Zentralbatterie versorgt.

In den Einreichplänen des Terminals in den Ebenen E1, E2 und E3 ist als Beispiel jeweils eine Leuchte als Sicherheitsbeleuchtung dargestellt. Die Leuchte besteht jedoch aus bis zu zwölf Lampen, wobei die Planung davon ausgegangen ist, für die Sicherheitsbeleuchtung je dargestellter Leuchte nur ein bis zwei Lampen zu verwenden und dementsprechend verkabelt wird. In den restlichen Einreichunterlagen ist die Sicherheitsbeleuchtung als Lampe oder Leuchtmittel dargestellt.

Zur Kennzeichnung der Rettungszeichenbeleuchtung werden die Zeichen gemäß TRVB E102 und der darin beschriebenen Kennzeichnung in grüner Farbe verwendet.

Die Rettungszeichenleuchten sind in jenem Abstand vorgesehen bzw. situiert, dass man von einer Rettungszeichenleuchte zur Nächsten sieht (max. Abstände gemäß TRVB E102).

Pro Stromkreis werden nicht mehr als max. 20 Leuchten angeschlossen. Reserven für z.Bsp. zusätzliche Leuchten für Technikzentralen oder Retailbereiche sind vorgesehen.

In den Technikzentralen und im Bereich der Gepäckförderanlage (GFA) wird die Sicherheitsbeleuchtung erst nach Festlegung der einzelnen Situierungen der Haustechnikeinrichtungsgegenstände und der Gepäckförderanlage festgelegt und situiert. Selbiges gilt auch für die Retailbereiche wie Shops und Gastrobereiche sowie Lounges, wo erst nach Festlegung der Größe und Anzahl der einzelnen Bereiche und die Bekanntgabe der Einrichtungen die vollständige Sicherheitsbeleuchtung festgelegt werden kann. Derzeit ist in den Einreichplänen bei den gekennzeichneten Bereichen jeweils eine Rettungszeichenleuchte als Grundausstattung eingetragen und eine Reserve bei den Stromkreisen vorgesehen. Diese genannten Bereiche werden Gegenstand einer eigenen Verhandlung sein.

Grundsätzlich sind alle Fluchtstiegenhäuser mit jeweils eigenen 4 Stromkreisen geplant, welche von der Unterverteilerstation (UVS) in der Ebene E4 des jeweiligen Verteilerbereiches ausgehen.

Die 17 festen Fluggastbrücken werden mit jeweils zwei eigenen Stromkreisen, welche von den UVS in der Ebene E1 ausgehen, versorgt. Die Sicherheitsbeleuchtung der festen Fluggastbrücken ist an der Decke situiert.

Die Fahrtreppen sind mit einer beidseitigen Balustradenbeleuchtung für die Allgemeinbeleuchtung ausgestattet. D.h. ca. alle 1,40 m entlang der Fahrtreppe ist eine beidseitige 24 W Einbauleuchte vorgesehen. Davon ist eine jede vierte Leuchte als Sicherheitsbeleuchtung, wobei die Anordnung jeweils an beiden Seiten versetzt ist, sodass quasi jede zweite Leuchte eine Sicherheitsleuchte ist, geplant. Die E30-Verkabelung erfolgt jeweils vom oberen Fahrtreppenkopf.

Sicherheitsstromversorgung – Zentralbatterieanlage:

Für die Sicherheitsstromversorgung der Sicherheitsbeleuchtung für Rettungswege wird je eine Zentralbatterieanlage für den Terminal und Pier Süd vorgesehen. Die Zentralbatterien haben eine Leistung von je ca. 110 kVA.

Die Zentralbatterieanlage des Terminals befindet sich in Ebene E4 zwischen den Achsen T2 und T3.

Die Zentralbatterieanlage des Pier Süd befindet sich in Ebene E4 bei der Achse P8.

Die Batterieanlage wird bei vorhandenem Netz über das Netz, bei Netzausfall von der Netzersatzanlage versorgt und ist daher für eine Nennbetriebsdauer von 1 Stunde ausgelegt (Danach erfolgt die Ersatzstromversorgung über das bestehende Notstromaggregat).

Bei Spannungsausfall oder Absinken der Spannung um 15 % der Nennspannung länger als 0,5 sec. wird auf Batteriespeisung umgeschaltet. Bei Wiederkehr der Spannung (Netz- oder Netzersatzanlage) wird selbsttätig zurückgeschaltet.

Alarm- und Störmeldungen der Zentralbatterieanlage werden an die zentrale Leittechnik weitergeleitet.

Die Batterieanlage und Batterieräume werden gemäß ÖVE-EN 60896-1 ausgeführt. Die Lüftungsdimensionierung erfolgte gemäß Bescheid vom 28. November 2003 nach ÖVE C10.

Die Entlüftung der Batterieräume erfolgt über einen L90-Abluftkanal direkt ins Freie. Der dazugehörige Abluftventilator ist explosionsgeschützt ausgeführt und wird über einen Strömungswächter überwacht. Bei einer Störung erfolgt die Meldung an die zentrale Leittechnik.

Die jeweiligen Unterverteilerstationen (beinhaltend u.a. die Absicherungsorgane der Sicherheitsbeleuchtungsstromkreise) pro Geschoß und Verteilerbereich befinden sich grundsätzlich in den jeweiligen Ebenen, welche diese zu versorgen haben, in den dafür

vorgesehenen Elektroverteilerräumen (mit den erforderlichen Abschottungen für den Schutz vor äußeren Brandeinwirkungen).

Im Terminal sind dies die Elektroverteilerräume in den Achsen T1, T3 und T5.
Im Pier Süd sind dies die Elektroverteilerräume in den Achsen P1, P3, P6 und P9.

Somit versorgen die jeweiligen UVS folgende Bereiche pro Ebene:

| | | |
|-----------|---------|--|
| Terminal: | UVS/T1: | von Achse T0 bis Achse T2 |
| | UVS/T3: | von Achse T2 bis Achse T4 |
| | UVS/T5: | von Achse T4 bis Achse T6A06 |
| Pier Süd: | UVS/P1: | Übergang Terminal zu Pier Süd bis Achse P2 |
| | UVS/P3: | von Achse P2 bis Achse P5 |
| | UVS/P6: | von Achse P5 bis Achse P8 |
| | UVS/P9: | von Achse P8 bis Achse P1003 |

Von diesen Unterstationen werden die Beleuchtungskörper, welche die Sicherheitsbeleuchtung darstellen, mittels Verkabelungen mit erhöhtem Funktionserhalt (30 Minuten) bis zur letzten Leuchte elektrisch versorgt.

Die Sicherheitsbeleuchtungen in der Ebene U2 des Terminals werden von den Unterverteilstationen (UVS) in der Ebene U1 versorgt.

Hinweis:

Bezüglich der Beurteilung der Erkennbarkeit von Sicherheitszeichen bei Rauchsituationen wird auf die Arbeiten von Fr. Bieske von der TU Ilmenau verwiesen.

The image shows several handwritten signatures and initials in black ink. On the left, there are two sets of initials: 'M-L' and 'M-L'. To the right, there are two larger, more complex signatures. The top one is a cursive signature, and the bottom one is a more stylized, possibly blocky signature.

GUTACHTEN

Vom Standpunkt der Amtssachverständigen des Amtes der NÖ Landesregierung sowie vom Standpunkt der Vertreter der NÖ Landesstelle für Brandverhütung und des Verkehrs-Arbeitsinspektorates bestehen gegen die Erteilung der beantragten Bewilligung für die Errichtung der Sicherheits- und Fluchtwegbeleuchtung im Rahmen des Projektes Skylink, Terminalerweiterung Nord-Ost, Teil 1, auf dem Flughafen Wien keine Bedenken, wenn zur Gewährleistung der Sicherheit der Luftfahrt und eines zweckmäßigen Betriebes nachstehende

BEDINGUNGEN UND AUFLAGEN

erfüllt werden:

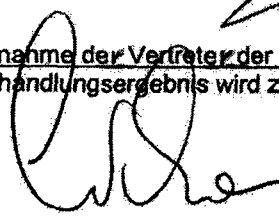

1. Das gesamte Projekt ist entsprechend den vorgelegten Unterlagen und den im Befund dargelegten Änderungen plan-, sach-, und fachgemäß von hiezu befugten Unternehmen und Personen auszuführen.
2. Die Sicherheitsbeleuchtungsanlage ist in elektrotechnischer Hinsicht entsprechend der Bestimmungen der ÖVE/ÖNORM E 8002 auszuführen. Hierüber ist eine Aussage im Sicherheitsprotokoll zu treffen.
3. In lichttechnischer Hinsicht ist die Notbeleuchtungsanlage nach den Bestimmungen der ÖNORM EN 1838 herzustellen. Insbesondere ist sie als Sicherheitsbeleuchtungsanlage für Rettungswege und als Antipanikbeleuchtung auszuführen. Über diese Ausführung ist eine Bestätigung der Genehmigungsbehörde vorzulegen.
4. Durch die Sicherheitsbeleuchtungsanlage in Dauerlicht müssen sämtlichen Stufen, Rampen und Ausgänge erkennbar ausgeleuchtet sein. Hierüber ist eine Aussage im Sicherheitsprotokoll zu treffen.
5. Hinweiszeichen auf den Fluchtwegen müssen mittels Dauerschaltung beleuchtet sein.
6. Sämtliche Archiv- und Lagerräume und deren Vorräume sind mit Sicherheitsbeleuchtungskörpern auszustatten.
7. In den Triebwerksräumen für die Aufzüge sind Sicherheitsbeleuchtungen herzustellen.
8. Innen gelegene Büroräume und Besprechungsräume ohne natürliche Belichtung müssen mit Sicherheitsbeleuchtungskörpern ausgestattet werden.
9. Bei der Schleuse im Z0 beim Zugang zum Feuerwehraufzug ist ein Sicherheitsbeleuchtungskörper anzubringen.
10. Bei sämtlichen Fluchtwegtüren (unabhängig von der Evakuierungsstufe) sind Sicherheitsleuchten mit Piktogrammen anzubringen.
11. Die Sicherheitsbeleuchtung in Bereitschaftsschaltung muss sich einschalten, sobald der betroffene Bereich der Allgemeinbeleuchtung spannungslos ist.
12. Entsprechend der Bestimmungen der ÖNORM EN 1838 Punkt 4.1, Abs. 3 lit. g, muss sich die Sicherheitsbeleuchtungsanlage auch auf Bereiche außerhalb und nahe jedem letzten Ausgang erstrecken. Es muss sichergestellt sein, dass flüchtende Personen bis zur Verkehrsfläche mit öffentlicher Beleuchtung ohne Stolpergefahr gelangen. Über diese Ausführung ist eine Bestätigung vorzulegen.
13. Die Verkabelung entsprechend der Bestimmungen der ÖNORM DIN 41202-12 hat soweit zu erfolgen, dass bei einem Brandereignis nachfolgende Betriebsstättenbereiche der Sicherheitsbeleuchtung nicht ausfallen können. Innerhalb der letzten Brandabschnitte ist es als ausreichend anzusehen, E30-Kabel für Endstromkreise ohne entsprechendes E30-Montagesystem zu verwenden. Über diese Ausführung ist eine Bestätigung zur Einsichtnahme vorzulegen.
14. Die Batterieräume sind als eigene Brandabschnitte auszuführen. Diese sind direkt ins Freie zu entlüften. Der Einbau von Brandschutzklappen in diese Lüftungsleitung ist nicht zulässig. Die

erforderliche Lüftungspoterie ist brandbeständig zu verkleiden. Über die Ausführung ist der Behörde eine diesbezügliche Bestätigung zur Einsichtnahme vorzulegen.

15. Die Lüftung des Akkuraumes ist entsprechend den Bestimmungen der ÖVE C10 (siehe Errichtungsbewilligungsbescheid für das Skylink-Bauwerk) zu dimensionieren. Über die Dimensionierung und die entsprechende Ausführung ist der Behörde eine Bestätigung zur Einsichtnahme vorzulegen.
16. Der Boden des Akkuraumes ist wannenförmig und dicht auszubilden. Hierüber ist eine Bestätigung vorzulegen.
17. Die Unterverteiler für die Sicherheitsbeleuchtungsanlage sind gegen Brandeinwirkung von außen durch geeignete Maßnahmen entsprechend abzusichern (Mindestfunktionsfähigkeit 30 Minuten); hierüber ist der Luftfahrtbehörde anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung eine Bestätigung vorzulegen.
18. Sämtliche nicht spannungsführenden Metallteile sind in einen Potentialausgleich einzubeziehen. Hierüber ist eine Aussage im Sicherheitsprotokoll zu treffen.
19. Über die Ausführung der elektrischen Anlage ist ein bundeseinheitliches Sicherheitsprotokoll, in dem die der Überprüfung zugrundeliegenden Bestimmungen einzeln anzuführen sind und in dem eine Aussage über die Art und den Zustand der elektrischen Schutzmaßnahme zu treffen ist, der Genehmigungsbehörde vorzulegen.
20. In der Betriebsstätte und in den Verteilern sind Planunterlagen gemäß § 8 der ÖVE/ÖNORM E 8002 Teil 1 zur Einsichtnahme aufzubewahren.
21. Über die Instandhaltung entsprechend § 10 der ÖVE/ÖNORM E 8002 Teil 1 und über die Wiederholungsprüfungen gemäß § 10.2 sind Aufzeichnungen in der Betriebsstätte aufzubewahren und zur Einsichtnahme bereitzuhalten. Insbesondere sind Angaben über die vorhandene Restkapazität der Akkuanlage, welche einmal jährlich festzustellen ist, in diesen Unterlagen auszuweisen.
22. Die Betriebsstätte ist mit einer Blitzschutzanlage gemäß ÖVE/ÖNORM E 8049-1 auszustatten. Es ist ein Blitzschutzprüfprotokoll mit zugehöriger Skizze vorzulegen. In diesem ist auch eine Aussage über die gewählte Blitzschutzklasse zu treffen.
23. Die Dokumentation für die Erstprüfung der elektrischen Anlage gemäß ÖVE/ÖNORM E 8001-6-61 und §9 der ÖVE/ÖNORM E 8002-1 sind zur Einsichtnahme bereitzuhalten.
24. Für die elektrischen Anlagen ist ein Anlagenbuch gemäß ÖVE/ÖNORM E 8001-6-63 anzulegen und in der Betriebsstätte zur Einsichtnahme aufzubewahren.
25. Mit der Einreichung zur Benützungsbewilligung sind Ausführungspläne, bestehend aus Installationsplänen und einpoligen Übersichtsschaltplänen entsprechend den Bestimmungen der ÖVE/ÖNORM E 8002, vorzulegen.



Stellungnahme der Vertreter der Flughafen Wien AG:
Das Verhandlungsergebnis wird zustimmend zur Kenntnis genommen.



Der Bundesminister für Landesverteidigung hat mit Schreiben vom 08.11.2006, GZ. S90964/43-Recht/2006, bekannt gegeben, dass gegen die Erteilung der gegenständlichen Errichtungsbewilligung kein Einwand besteht.

Von den beiden Amtssachverständigen des Amtes der NÖ Landesregierung werden (für Vorgespräche am 18.10., 30.10., 13.11., 22.11., 04.12. und 07.12.2006, ein ASV, insgesamt 18/2 Stunden; für die heutige Verhandlung, zwei ASV, insgesamt 16/2 Stunden) an Gebühren € 1.652,40 geltend gemacht. Der Vertreter der Flughafen Wien Aktiengesellschaft erklärt hiezu, dass diese Gebühren seitens der Flughafen Wien Aktiengesellschaft direkt mit dem Amt der NÖ-Landesregierung abgerechnet werden.

Vom Vertreter des Verkehrs-Arbeitsinspektorates wird gemäß § 15 des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes, BGBl. Nr. 650/1994 i.d.g.F., eine Gebühr von € 75,60 geltend gemacht

Auf die Verlesung der laut diktierten Verhandlungsschrift wird von den Verhandlungsteilnehmern verzichtet.

Da kein weiteres Vorbringen erfolgt, verkündet der Verhandlungsleiter den nachfolgenden

BESCHIED
SPRUCH
I.

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Zivilluftfahrtbehörde erteilt hiermit gemäß § 78 Abs. 1 und 2 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957 i.d.g.F., nach Anhörung des Bundesministers für Landesverteidigung der Flughafen Wien Aktiengesellschaft gemäß dem Antrag vom 19.10.2006 die Bewilligung für die Errichtung der Sicherheits- und Fluchtwegbeleuchtung im Rahmen des Projektes Skylink, Terminalerweiterung Nord-Ost, Teil 1, auf dem Flughafen Wien, und zwar unter Zugrundelegung folgender, integrierte Bestandteile dieses Bescheides bildender Unterlagen, nämlich

| <u>Planinhalt (Grundrisse M 1:200)</u> | <u>Plannummer</u> | <u>Datum</u> |
|---|--------------------------|--------------|
| <u>Terminal</u> | | |
| Obj. 115-Terminal/U2 Koll. Sicherheitsbeleuchtung | ER G 115 U2 10.3.03 4F01 | 11.12.2006 |
| Obj. 115-Terminal/Ebene U2 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 115 U2 10.3.03 4F03 | 11.12.2006 |
| Obj. 115-Terminal/Ebene U2 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 115 U2 10.3.03 4F04 | 11.12.2006 |
| Obj. 115-Terminal/Ebene U1 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 115 U1 10.3.03 4F13 | 11.12.2006 |
| Obj. 115-Terminal/Ebene U1 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 115 U1 10.3.03 4F14 | 11.12.2006 |
| Obj. 115-Terminal/Ebene E0 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 115 E0 10.3.03 4F23 | 11.12.2006 |
| Obj. 115-Terminal/Ebene E0 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 115 E0 10.3.03 4F24 | 11.12.2006 |
| Obj. 115-Terminal/Ebene Z0 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 115 Z0 10.3.03 4F33 | 11.12.2006 |
| Obj. 115-Terminal/Ebene Z0 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 115 Z0 10.3.03 4F34 | 11.12.2006 |
| Obj. 115-Terminal/Ebene E1 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 115 E1 10.3.03 4F43 | 11.12.2006 |
| Obj. 115-Terminal/Ebene E1 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 115 E1 10.3.03 4F44 | 11.12.2006 |

| | | |
|---|--------------------------|------------|
| Obj. 115-Terminal/Ebene E2 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 115 E1 10.3.03 4F53 | 11.12.2006 |
| Obj. 115-Terminal/Ebene E2 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 115 E1 10.3.03 4F54 | 11.12.2006 |
| Obj. 115-Terminal/Ebene E3 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 115 E3 10.3.03 4F63 | 11.12.2006 |
| Obj. 115-Terminal/Ebene E3 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 115 E3 10.3.03 4F64 | 11.12.2006 |
| Obj. 115-Terminal/Ebene E4 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 115 E4 10.3.03 4F73 | 11.12.2006 |
| Obj. 115-Terminal/Ebene E4 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 115 E4 10.3.03 4F74 | 11.12.2006 |

Planinhalt (Grundrisse M 1:200)**Plannummer Datum****Pier Süd**

| | | |
|---|--------------------------|------------|
| Obj. 118-Pier Süd/Ebene U1 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 118 U1 10.3.03 4F16 | 11.12.2006 |
| Obj. 118-Pier Süd/Ebene E0 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 118 E0 10.3.03 4F25 | 11.12.2006 |
| Obj. 118-Pier Süd/Ebene E0 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 118 E0 10.3.03 4F26 | 11.12.2006 |
| Obj. 118-Pier Süd/Ebene E0 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 118 E0 10.3.03 4F27 | 11.12.2006 |
| Obj. 118-Pier Süd/Ebene Z0 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 118 Z0 10.3.03 4F35 | 11.12.2006 |
| Obj. 118-Pier Süd/Ebene Z0 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 118 Z0 10.3.03 4F36 | 11.12.2006 |
| Obj. 118-Pier Süd/Ebene Z0 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 118 Z0 10.3.03 4F37 | 11.12.2006 |
| Obj. 118-Pier Süd/Ebene E1 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 118 E1 10.3.03 4F45 | 11.12.2006 |
| Obj. 118-Pier Süd/Ebene E1 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 118 E1 10.3.03 4F46 | 11.12.2006 |
| Obj. 118-Pier Süd/Ebene E1 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 118 E1 10.3.03 4F47 | 11.12.2006 |
| Obj. 118-Pier Süd/Ebene E2 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 118 E2 10.3.03 4F55 | 11.12.2006 |
| Obj. 118-Pier Süd/Ebene E2 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 118 E2 10.3.03 4F56 | 11.12.2006 |
| Obj. 118-Pier Süd/Ebene E2 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 118 E2 10.3.03 4F57 | 11.12.2006 |
| Obj. 118-Pier Süd/Ebene E3 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 118 E3 10.3.03 4F65 | 11.12.2006 |
| Obj. 118-Pier Süd/Ebene E3 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 118 E3 10.3.03 4F66 | 11.12.2006 |
| Obj. 118-Pier Süd/Ebene E3 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 118 E3 10.3.03 4F67 | 11.12.2006 |
| Obj. 118-Pier Süd/Ebene E4 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 118 E4 10.3.03 4F75 | 11.12.2006 |
| Obj. 118-Pier Süd/Ebene E4 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 118 E4 10.3.03 4F76 | 11.12.2006 |
| Obj. 118-Pier Süd/Ebene E4 Sicherheitsbeleuchtung | ER G 118 E4 10.3.03 4F77 | 11.12.2006 |

all diese Unterlagen erstellt von freudensprung engineering, 1115 Wien,

sowie unter folgenden Bedingungen und Auflagen:

1. Das gesamte Projekt ist entsprechend den vorgelegten Unterlagen und den im Befund dargelegten Änderungen plan-, sach-, und fachgemäß von hiezu befugten Unternehmen und Personen auszuführen.
2. Die Sicherheitsbeleuchtungsanlage ist in elektrotechnischer Hinsicht entsprechend den Bestimmungen der ÖVE/ÖNORM E 8002 auszuführen. Hierüber ist eine Aussage im Sicherheitsprotokoll zu treffen.
3. In lichttechnischer Hinsicht ist die Notbeleuchtungsanlage nach den Bestimmungen der ÖNORM EN 1838 herzustellen. Insbesondere ist sie als Sicherheitsbeleuchtungsanlage für Rettungswege und als Antipanikbeleuchtung auszuführen. Über diese Ausführung ist eine Bestätigung der Genehmigungsbehörde vorzulegen.

4. Durch die Sicherheitsbeleuchtungsanlage in Dauerlicht müssen sämtlichen Stufen, Rampen und Ausgänge erkennbar ausgeleuchtet sein. Hierüber ist eine Aussage im Sicherheitsprotokoll zu treffen.
5. Hinweiszeichen auf den Fluchtwegen müssen mittels Dauerschaltung beleuchtet sein.
6. Sämtliche Archiv- und Lagerräume und deren Vorräume sind mit Sicherheitsbeleuchtungskörpern auszustatten.
7. In den Triebwerksräumen für die Aufzüge sind Sicherheitsbeleuchtungen herzustellen.
8. Innen gelegene Büroräume und Besprechungsräume ohne natürliche Belichtung müssen mit Sicherheitsbeleuchtungskörpern ausgestattet werden.
9. Bei der Schleuse im Z0 beim Zugang zum Feuerwehraufzug ist ein Sicherheitsbeleuchtungskörper anzubringen.
10. Bei sämtlichen Fluchtwegtüren (unabhängig von der Evakuierungsstufe) sind Sicherheitsleuchten mit Piktogrammen anzubringen.
11. Die Sicherheitsbeleuchtung in Bereitschaftsschaltung muss sich einschalten, sobald der betroffene Bereich der Allgemeinbeleuchtung spannungslos ist.
12. Entsprechend der Bestimmungen der ÖNORM EN 1838 Punkt 4.1, Abs. 3 lit. g, muss sich die Sicherheitsbeleuchtungsanlage auch auf Bereiche außerhalb und nahe jedem letzten Ausgang erstrecken. Es muss sichergestellt sein, dass flüchtende Personen bis zur Verkehrsfläche mit öffentlicher Beleuchtung ohne Stolpergefahr gelangen. Über diese Ausführung ist eine Bestätigung vorzulegen.
13. Die Verkabelung entsprechend der Bestimmungen der ÖNORM DIN 41202-12 hat soweit zu erfolgen, dass bei einem Brandereignis nachfolgende Betriebsstättenbereiche der Sicherheitsbeleuchtung nicht ausfallen können. Innerhalb der letzten Brandabschnitte ist es als ausreichend anzusehen, E30-Kabel für Endstromkreise ohne entsprechendes E30-Montagesystem zu verwenden. Über diese Ausführung ist eine Bestätigung zur Einsichtnahme vorzulegen.
14. Die Batterieräume sind als eigene Brandabschnitte auszuführen. Diese sind direkt ins Freie zu entlüften. Der Einbau von Brandschutzklappen in diese Lüftungsleitung ist nicht zulässig. Die erforderliche Lüftungspoterrie ist brandbeständig zu verkleiden. Über die Ausführung ist der Behörde eine diesbezügliche Bestätigung zur Einsichtnahme vorzulegen.
15. Die Lüftung des Akkuraumes ist entsprechend den Bestimmungen der ÖVE C10 (siehe Errichtungsbewilligungsbescheid für das Skylink-Bauwerk) zu dimensionieren. Über die Dimensionierung und die entsprechende Ausführung ist der Behörde eine Bestätigung zur Einsichtnahme vorzulegen.
16. Der Boden des Akkuraumes ist wannenförmig und dicht auszubilden. Hierüber ist eine Bestätigung vorzulegen.
17. Die Unterverteiler für die Sicherheitsbeleuchtungsanlage sind gegen Brandeinwirkung von außen durch geeignete Maßnahmen entsprechend abzusichern (Mindestfunktionsfähigkeit 30 Minuten), hierüber ist der Luftfahrtbehörde anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung eine Bestätigung vorzulegen.
18. Sämtliche nicht spannungsführenden Metallteile sind in einen Potentialausgleich einzubeziehen. Hierüber ist eine Aussage im Sicherheitsprotokoll zu treffen.
19. Über die Ausführung der elektrischen Anlage ist ein bundeseinheitliches Sicherheitsprotokoll, in dem die der Überprüfung zugrundeliegenden Bestimmungen einzeln anzuführen sind und in dem eine Aussage über die Art und den Zustand der elektrischen Schutzmaßnahme zu treffen ist, der Genehmigungsbehörde vorzulegen.
20. In der Betriebsstätte und in den Verteilern sind Planunterlagen gemäß § 8 der ÖVE/ÖNORM E 8002 Teil 1 zur Einsichtnahme aufzubewahren.
21. Über die Instandhaltung entsprechend § 10 der ÖVE/ÖNORM E 8002 Teil 1 und über die Wiederholungsprüfungen gemäß § 10.2 sind Aufzeichnungen in der Betriebsstätte aufzubewahren und zur Einsichtnahme bereitzuhalten. Insbesondere sind Angaben über die vorhandene Restkapazität der Akkuanlage, welche einmal jährlich festzustellen ist, in diesen Unterlagen auszuweisen.

22. Die Betriebsstätte ist mit einer Blitzschutzanlage gemäß ÖVE/ÖNORM E 8049-1 auszustatten. Es ist ein Blitzschutzprüfprotokoll mit zugehöriger Skizze vorzulegen. In diesem ist auch eine Aussage über die gewählte Blitzschutzklasse zu treffen.
23. Die Dokumentation für die Erstprüfung der elektrischen Anlage gemäß ÖVE/ÖNORM E 8001-6-61 und §9 der ÖVE/ÖNORM E 8002-1 sind zur Einsichtnahme bereitzuhalten.
24. Für die elektrischen Anlagen ist ein Anlagenbuch gemäß ÖVE/ÖNORM E 8001-6-63 anzulegen und in der Betriebsstätte zur Einsichtnahme aufzubewahren.
25. Mit der Einreichung zur Benützungsbewilligung sind Ausführungspläne, bestehend aus Installationsplänen und einpoligen Übersichtsschaltplänen entsprechend den Bestimmungen der ÖVE/ÖNORM E 8002, vorzulegen.

Die Verhandlungsschrift des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, Verfahrensführung bezüglich Flughäfen, vom 18.12.2006, GZ. BMVIT-60.688/0009-II/PMV/2006, bildet ebenfalls einen integrierten Bestandteil dieses Bescheides

II.

Für die Erteilung dieses Bescheides sind von der Flughafen Wien AG

- | | |
|--|----------|
| a) gemäß TP 393 lit. b Ziff. 1 der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung, BGBl. Nr. 24/1983 i.d.g.F., eine Verwaltungsabgabe von | € 218,00 |
| b) gemäß § 1 der Bundes-Kommissionsgebührenverordnung, BGBl. Nr. 246/1976 i.d.g.F., Kommissionsgebühren für 2 Amtsorgane und 8/2 Stunden von | € 151,20 |
| c) gemäß Gebührengesetz 1957 i.d.g.F., (Antrag, Antragsbeilagen, Verhandlungsschrift) Gebühren von..... | € 583,40 |
| d) gemäß § 15 des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes, BGBl. Nr. 650/1994 i.d.g.F., eine Gebühr von..... | € 75,60 |

somit insgesamt € 1.028,20 zu entrichten.

Die Verwaltungsabgabe, die Kommissionsgebühren, die Gebühr des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und die Gebühren gemäß Gebührengesetz sind binnen 2 Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides mittels des beigeschlossenen Zahlscheines an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zu überweisen.

BEGRÜNDUNG

Die Realisierung des gegenständlichen Vorhabens ist im Interesse eines sicheren und geordneten Flughafenbetriebes auf dem Flughafen Wien notwendig.

Das Vorhaben ist für die Sicherheit der Luftfahrt förderlich und auf Grund der Ergebnisse der vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Verfahrensführung bezüglich Flughäfen, am 18.12.2006 auf dem Flughafen Wien durchgeführten Verhandlung gemäß § 78 Abs. 1 und 2 LFG zu bewilligen.

Die Bedingungen und Auflagen, die den Erfordernissen der Sicherheit der Luftfahrt Rechnung tragen, stützen sich auf das Gutachten der Amtssachverständigen des Amtes der NÖ Landesregierung sowie auf die Ausführung der Vertreter der NÖ Landesstelle für Brandverhütung und des Verkehrs-Arbeitsinspektorates. Auf die Befundaufstellungen wird – um Wiederholungen zu vermeiden – ausdrücklich hingewiesen.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf die bezogenen Rechtsvorschriften.

RECHTSMITTELBELEHRUNG


Gegen diesen Bescheid ist kein ordentliches Rechtsmittel zulässig.

HINWEIS

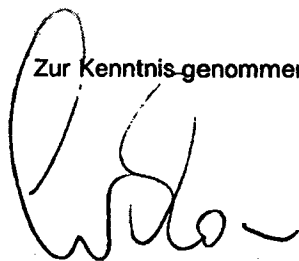
Gegen diesen Bescheid kann innerhalb von sechs Wochen nach Zustellung Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof und ebenso an den Verfassungsgerichtshof erhoben werden. Sie muß von einem Rechtsanwalt unterschrieben sein. Bei Einbringung einer solchen Beschwerde, ist eine Gebühr von EUR 180,-- zu entrichten.

Der Inhalt und die Verkündung dieses mündlichen Bescheides werden hiermit gemäß § 62 Abs. 2 AVG beurkundet.

Verhandlungsdauer: 8/2 Stunden

Für den Bundesminister:

Mag. Ralf Dr. Rolf A. Weidhart

Zur Kenntnis genommen:



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

**PROJEKTMANAGEMENT
VERFAHRENSFÜHRUNG FLUGHÄFEN**

Infrastruktur

GZ. BMVIT-60.688/0007-II/PMV/2005

Betr.: Flughafen Wien;
Projekt Skylink, Terminal-
erweiterung Nordost, Teil I;
Technikinstallationsgang und
Lost&Found – Lager;
Heizung, Lüftung, Klima u. Elektroinstallationen;
Errichtungsbewilligungen

Flughafen Wien, 23.11.2005

VERHANDLUNGSSCHRIFT

aufgenommen am 23.11.2005 auf dem Flughafen Wien vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Projektmanagement Verfahrensführung Flughäfen, gemäß §§ 40 - 44 AVG in Verbindung mit § 78 Abs. 2 Luftfahrtgesetz, BGBl. Nr. 253/1957 i.d.g.F (LFG).

Gegenstand der Verhandlung

Anträge der Flughafen Wien Aktiengesellschaft vom 18.11.2005 auf Erteilung der Bewilligungen gemäß § 78 LFG für die Errichtung von Heizung, Lüftung, Klima und Elektroinstallationen im Technikinstallationsgang und im Lost&Found - Lager im Rahmen des Projektes Skylink, Terminalerweiterung Nordost, Teil I, auf dem Flughafen Wien.

Anwesende

Verhandlungsleiter:

Min.Rat Dr. Rolf A. NEIDHART

Mitwirkende amtliche Organe:

Mag. Martin STROBEL
BM VIT, Projektmanagement Verfahrensführung
Flughäfen

Sonstige Behördenvertreter:

Bundesministerium für Verkehr, Innovation
und Technologie, Verkehrs-Arbeitsinspektorat

AD Herbert LENK

Amt der NÖ Landesregierung:

Dipl. Ing. Peter EINSIEDLER
als maschinenbautechnischer
Amtssachverständiger

Anwesende Parteien und sonstige Beteiligte:

Flughafen Wien Aktiengesellschaft:

Mag. Ing. Wolfgang CICHON

Projektanten:

FEG Freudensprung Engineering

Ing. Hubert SCHMALEK

Schriftführer:

Bmstr. Ing. Wolfgang CZERNILOFSKY

Nach Eröffnung der Verhandlung um 21.30 Uhr und Feststellung der Anwesenden sowie ihrer Vertretungsbefugnis wird vom Verhandlungsleiter der Verhandlungsgegenstand dargelegt.

Von den Vertretern der Flughafen Wien AG und dem Projektanten ~~wird~~ anhand der Einreichunterlagen die Vorhaben erläutert. Anschließend ~~wird~~ die Projekt ~~diskutiert~~.

Der Amtssachverständige des Amtes der NÖ Landesregierung so wie der Vertreter des Verkehrs-Arbeitsinspektorates erstellen sodann gemeinsam folgenden

B E F U N D

Die Flughafen Wien Aktiengesellschaft hat mit Schreiben vom 18.11.2005 samt Einreichunterlagen die Bewilligungen gemäß § 78 LFG für die Errichtung von Heizung, Lüftung, Klima und Elektroinstallationen im Technikinstallationsgang und im Lost&Found - Lager im Rahmen des Projektes Skylink, Terminalerweiterung Nordost, Teil I, auf dem Flughafen Wien beantragt.

Vorgelegt wurden folgende Unterlagen:

Technikinstallationsgang (TIG)

Inst.Gang Pier (TIG Grundriß)

HKLS-Installation

Plan Nr.: ER – G – 118 –U1 – 10.3.03 – 3958

Inst.Gang Pier (TIG Grundriß)

Sicherheitsbeleuchtung,

Brandmeldeanlage

Plan Nr.: ER – G – VBM –U1 – 10.3.03 – 4958

Inst.Gang Pier (TIG Schnitte)

mit Gangbelegung

Plan Nr.: ER – S – 118 – – 10.3.03 – 4001

Inst.Gang Pier (Schema)

Brandrauchentlüftung

AUL – Ansaugung und Entrauchung Plan Nr.: ER – G – 118 –U1 – 10.3.03 – 4002

Lost & Found Lager (LOFO)

Lost & Found

Sicherheitsbeleuchtung,

Brandmeldeanlage

Plan Nr.: ER – GS – 115 –U1 – 10.3.03 – 4956

Plandatum: 050928

Lost & Found

Lüftungsinstallation

Plan Nr.: ER – GS – 115 –U1 – 10.3.03 – 3956

Plandatum: 050928

TECHNISCHE ANLAGENBESCHREIBUNG -TIG

ALLGEMEIN / INFRASTRUKTUR

Der Installationsgang an der nördlichen Pierseite bietet Platz für Pier- und VENO-Installationen und dient der Zukunftsvorsorge dieses Bereiches.

Die Versorgung der nördlich gelegenen Vorfeldbeleuchtung und Befuerung für VENO und die Versorgung der nördlich gelegenen Fluggastbrücken für den Pier wird aus diesem Kollektor erfolgen. Weiters erfolgt eine Hochspannungsversorgung zu der im Pier gelegenen Station 25 über diesen Installationsgang.

Eine Wasserleitung für die Versorgung der an der nördlichen Pierseite situierten Fallmantelhydranten aus diesem Kollektor ist ebenfalls vorgesehen.

Für die wärmetechnische Versorgung eines östlich des Piergeplanten Enteisungsmittelagars ist eine Verlegung von Heißwasserleitungen (Vorlauf u. Rücklauf) ebenso im Installationsgang geplant.

Weiters sind Platzreserven für zukünftige Medienversorgungen im Installationsgang vorgesehen, dass zukünftigen Projekte an diesen Gang angebunden werden können.

ELEKTROTECHNIK

Erdungsanlage

Das gegenständliche Bauvorhaben wird mit einer Erdungsanlage gemäß ÖVE/ÖNORM-E 8001 § 20 und § 21 und ÖVE/ÖNORM E 8049 in letztgültiger Fassung ausgerüstet.

Als Erdungsanlage wird ein Fundamenterder mit einem verzinkten Rundstahl Durchmesser 10 mm vorgesehen. Die Verlegung des Fundamenterders entspricht den technischen Bestimmungen ÖNORM B 2237 sowie B 5432 und der ÖNORM E 2790. Der Fundamenterder wird als geschlossener Ring im Fundament der Umfassungsmauern und mit weiteren Verbindungen im Gebäude so verlegt, daß kein Punkt des Grundrisses mehr als 5m von einem Erder entfernt ist. Alle Teile wie Köcher, Fundamente, Stahlbetonsäulen und Träger werden in die Erdungsanlage einbezogen. Dort wo mindestens eine Betonüberdeckung von 1 cm gegeben ist, erfolgt die Verlegung der jeweiligen Fundamenterder in verzinkter Ausführung.

Bei Anschlussleitungen ist auf eine dauerhafte Korrosionsbeständigkeit zu achten und mit Niro A 4 – Material auszuführen.

Für den Anschluß des Fundamenterders an die elektrische Anlage werden im Inneren der Bauteile an den vorgegebenen Stellen Anschlußfahnen für den Anschluß von Potentialausgleichsschienen vorgesehen. Bauliche Dehnfugen werden mit leitenden Dehnfugenüberbrückungen überbrückt.

Innerer Blitzschutz

EMV - Maßnahmen werden gemäß ÖNORM EN 50130 vorgenommen. Der Installationsgang wird mit einem Fundamenterder ausgestattet, welcher mit der Stahlbewehrung der Gangwände und Gangdecken leitend miteinander verbunden ist. Dadurch werden eventuell auftretende Störquellen abgeschirmt. Sämtliche metallische Teile sind miteinander verbunden und werden mit dem Potentialausgleich regelmäßig verbunden.

Alle vom Gebäude führenden Kabel werden an den PAS angeschlossen.

Potentialausgleich

Um zusätzlich eine Verringerung der Unfallgefahr bei Isolationsfehlern von Geräten und Leitungen zu ermöglichen, wird eine Potentialsteuerung zu den Schutzmaßnahmen errichtet.

Es werden Potentialausgleichsschienen situiert, von diesen erfolgt die Verkabelung mit entsprechenden Querschnitten zu den jeweiligen Anlagen.

Es werden mehrere Potentialausgleichsschienen errichtet, ~~andern~~ unter anderem nachstehende metallische Konstruktionen angeschlossen werden:

- Vor- und Rücklauf von Heizungsrohren
- Zirkulations- und Warmwasserleitung
- Kühlmittelleitungen
- Kabeltassen, Steigtrassen (Überbrückung von Kabeltassenverbindungen)
- Gitterroste, etc.

Sämtliche Potentialausgleichsschienen sind untereinander leitend verbunden.

Energieverteilung

Die Versorgung mit elektrischer Energie erfolgt von der NSHV (Station 25) mit Netz – Netzersatz.

Schutzart Nullung (TN-S)

Im Installationsgang erfolgt die Leitungsführung primär über Kabeltassen bzw. falls erforderlich über ein separates E 90 / E 30 geprüfetes Kabeltragsystem an der Rohbetondecke – Wand gemäß den geltenden technischen Vorschriften.

Für die Trennung von Stark- und Schwachstromleitungen werden die Kabeltassen sowie die Installationskanäle mit einem Trennsteg ausgestattet. Der markierte Schwachstrombereich der jeweiligen Kabeltasse oder die entsprechende Schwachstromkabeltasse steht ausschließlich für "Schwachstromtechnische Anlagen" zur Verfügung und ist von andersartigen Installationen freizuhalten.

In den vorerwähnten Kabeltassen sind auch die elektrischen Versorgungsleitungen und sämtliche Steuerungsverkabelungen für das Zutrittskontrollsystem untergebracht.

Am Boden des Installationsganges, in eigenen Betonziehsteinen, erfolgt die Leitungsführung der Hochspannungskabel.

Im Installationsgang ist AP-Installation in Industriestandard vorgesehen.

Beleuchtung

Die Beleuchtung des Installationsganges wird mittels Feuchtraum Wannenleuchten (T16 1x49 W) in der Gangmitte bewerkstelligt.

Die gesamte Beleuchtung wird mit Netzersatz versorgt.
Sicherheitsbeleuchtung

Es wird eine Sicherheitsbeleuchtung für Rettungswege gemäß ÖVE-EN 8002 und ÖNORM EN 1838 errichtet.

Die Sicherheitsbeleuchtung für Rettungswege wird an der Zentralbatterie des Piers angespeist, die bei Störung der allgemeinen Stromversorgung (Netzausfall, Anlagenstörung oder Brand) die Sicherheitsbeleuchtung nach zulässiger Umschaltzeit über eine Stunde weiter mit elektrischer Energie versorgt.

Bei Ausfall der Allgemeinbeleuchtung ermöglicht die Sicherheitsbeleuchtung auch bei partiellem Netzausfall in den betroffenen Bereichen ein gefahrloses Verlassen dieser Bereiche.

Folgende Bereiche werden mit einer Sicherheitsbeleuchtung für Rettungswege ausgestattet:

- Jede im Notfall zu benutzende Ausgangstür
- Nahe Treppen, um auf diese Weise jede Treppenstufe direkt zu beleuchten
- Nahe jeder anderen Niveauänderung
- Vorgeschriebene Notausgänge und Sicherheitszeichen
- Bei jeder Richtungsänderung
- Bei jeder Kreuzung der Gänge
- Außerhalb und nahe jedem letzten Ausgang
- Nahe jeder Erste-Hilfe-Stelle

- Nahe jeder Brandbekämpfungsvorrichtung oder Meldeeinrichtung

Insbesondere müssen auch Richtungsänderungen, Rampen und Stufen in Verkehrswegen (Gängen), Stiegenabsätze, sowie sämtliche Ausgänge bzw. Notausgänge und Notausstiege bis ins Freie in diesen Bereichen wahrnehmbar sein.

Die Mindestbeleuchtungsstärke auf dem Boden entlang der Mittellinie des Rettungsweges darf den Wert von 1 Lux nicht unterschreiten.

Die Anordnung der LED Sicherheits- bzw. Rettungszeichenleuchten erfolgt mittig über dem Fluchtweg mit einer Unterkante von 2.20m über dem Fußboden. Der Abstand der Sicherheitsleuchten hat die Mindestbeleuchtungsstärke zu garantieren. Der Abstand der Rettungszeichen entspricht der o.a. Norm.

Zusätzlich werden nachleuchtende Schilder und Streifen als Fluchtwegleitsystem vorgesehen. Die Schilder, in Bodennähe montiert, und Leuchtstreifen zur Kenntlichmachung der Fluchtausstiege sollen die Orientierung gemäß der VIE- FW Empfehlung erleichtern.

Die Verkabelung der Sicherheitsbeleuchtung erfolgt bis zur letzten Leuchte in E30-Funktionserhalt.

Die Aufteilung der Stromkreise erfolgt gegenüber der planlichen Darstellung so, dass die Leuchten alternierend versorgt werden.

HEISSWASSERLEITUNG

Die Wärmeversorgung erfolgt aus dem flughafeneigenen Fernwärmenetz (max. 150°C Vorlauftemperatur). Die Heißwasseranbindung erfolgt bei der Pierwurzel an den Kollektor des Terminals. Die im Betrieb auftretenden Längenänderungen der Rohrleitungen werden zum Teil über die Rohrschenkel und zum Teil über eingebaute Rohrgelenkskompensatoren aufgenommen.

Die Materialbeschaffenheit und Ausführung der Rohrleitungen und Formstücke müssen der ÖNORM EN 10216 bzw. der ÖNORM EN 10220 mit einer Mindestwandstärke von 4,00 mm entsprechen. Alle Rohrleitungen und Formstücke sind einer Abnahmeprüfung zu unterziehen. Ein Abnahmeprüfzeugnis B nach ÖNORM M 3000 bzw. DIN 50049 ist vorzulegen.

Alle Absperrarmaturen und Rohrleitungsarmaturen werden aus Stahlguss ausgeführt. Die Mindestanforderung für die Druckstufe der Armaturen und Kompensatoren beträgt PN 25.

Die Schweißnähte werden mittels zerstörungsfreier Prüfverfahren geprüft, der Prüfumfang beträgt mindestens 10 Prozent. Die verlegten Leitungen werden von einer sachkundigen Person einer Abnahmeprüfung unterzogen, diese besteht aus einer Bauprüfung und einer Druckprüfung.

Druckprüfung:

Die Rohrleitung ist mit Wasser mit mindestens dem 1,3-fachen höchstzulässigen Betriebsdruck abzudrücken und muss den höchstzulässigen Betriebsdruck um mindestens 2 bar übersteigen.

Durch das Abnahmeorgan wird eine Ausführungsbefund ausgestellt. Folgende Prüfungen sind vorzulegen:

- Überprüfung der Bau- und Berechnungsunterlagen
- Überprüfung der Abnahmebescheinigung der Rohre und Rohrleitungsteile
- Überprüfung der Unterlagen über die durchgeführte zerstörungsfreie Schweißnahtprüfung
- Überprüfung der Schweißzeugnisse
- Ergebnis der Prüfung der verlegten Leitungen auf Festigkeit und Dichtheit

Technische Daten:

| | |
|----------------------------|-----------------------------------|
| Primär-Vorlauftemperatur: | 140°C (max. 150°C) |
| Primär-Rücklauftemperatur: | ca. 45°C |
| Leitungsdimension: | DN 150 |
| Nennndruck: | mind. PN 25 |
| Isolierung der Leitungen: | Steinwolle mit Alu-Prägefolie als |
| Oberflächenschutz | |

LÜFTUNGSTECHNISCHE EINRICHTUNGEN

Brandentrauchung Kollektor

Die Entrauchung des Kollektors erfolgt über stationäre Brandentrauchungsventilatoren. Die Fortluft der Brandentrauchungsventilatoren wird je Brandabschnitt mittels eines Ventilators mit L90 Luftkanalsystem und weiter über Stahlbetonschächte mit einem Querschnitt von ca. 2x je 65x20 cm, welche in die Wangenwände der Fluchttreppen aus Z0 integriert sind, bis ca. auf Niveau der Fußbodenoberkante der Ebene E1 geführt und ins Freie ausgeblasen.

Die Luftmenge für die Dimensionierung der Brandrauchentlüftung beträgt ca. 5600m³/h. Es wird für die Brandrauchentlüftung des Kollektors ein 12-facher Luftwechsel angesetzt.

Die erforderliche Zuluft je Brandabschnitt wird über den Abluftschacht des benachbarten Brandabschnittes mittels in ihrer Luftförderichtung reversiblen Ventilatoren und über wechselbar schaltbare Brandrauchsteuerklappen in den Kollektor eingeblasen.

Das Luftkanalsystem im Kollektor wird als L90 Luftkanal ausgebildet.

Die Ansteuerung der Brandrauchventilatoren bzw. der Zuluftventilatoren erfolgt über die Brandmeldeanlage. Die Verkabelung zu den Brandrauchventilatoren erfolgt in E 90 Ausführung.

Betriebslüftung Kollektor

Das oben beschriebene Lüftungssystem wird in einstellbaren Zeitintervallen auch die erforderliche Betriebslüftung (0,5 – facher Luftwechsel) für den Kollektor sichergestellt.

TECHNISCHE ANLAGENBESCHREIBUNG - LOFO

ALLGEMEIN / INFRASTRUKTUR

Der Abschnitt Lost & Found, nördlich an der Achse T3 auf Ebene U1 situiert, dient zur Aufbewahrung verloren gegangenen Gepäcks. Der Bereich besteht aus drei Lagerräumen mit einem gemeinsamen Erschließungsgang. Im Anschluss an den Erschließungsgang befindet sich der druckbelüftete Fluchtgang.

ELEKTROTECHNIK

Erdungsanlage

Das gegenständliche Bauvorhaben wird mit einer Erdungsanlage gemäß ÖVE/ÖNORM-E 8001 § 20 und § 21 und ÖVE/ÖNORM E 8049 in letztgültiger Fassung ausgerüstet.

Als Erdungsanlage wird ein Fundamenterder mit einem verzinkten Rundstahl Durchmesser 10 mm vorgesehen. Die Verlegung des Fundamenterders entspricht den technischen Bestimmungen ÖNORM B 2237 sowie B 5432 und der ÖNORM

E 2790. Der Fundamenterder wird als geschlossener Ring im Fundament der Umfassungsmauern und mit weiteren Verbindungen im Gebäude so verlegt, daß kein Punkt des Grundrisses mehr als 5m von einem Erder entfernt ist. Alle Teile wie Köcher, Fundamente, Stahlbetonsäulen und Träger werden in die Erdungsanlage einbezogen. Dort wo mindestens eine Betonüberdeckung von 1 cm gegeben ist, erfolgt die Verlegung der jeweiligen Fundamenterder in verzinkter Ausführung.

Bei Anschlussleitungen ist auf eine dauerhafte Korrosionsbeständigkeit zu achten und mit Niro A 4 – Material auszuführen.

Für den Anschluß des Fundamenterders an die elektrische Anlage werden im Inneren der Bauteile an den vorgegebenen Stellen Anschlußfahnen für den Anschluß von Potentialausgleichsschienen vorgesehen. Bauliche Dehnfugen werden mit leitenden Dehnfugenüberbrückungen überbrückt.

Innerer Blitzschutz

EMV - Maßnahmen werden gemäß ÖNORM EN 50130 vorgenommen. Der Installationsgang wird mit einem Fundamentanker ausgestattet, welcher mit der Stahlbewehrung der Gangwände und Gangdecken leitend miteinander verbunden ist. Dadurch werden eventuell auftretende Störquellen abgeschirmt. Sämtliche metallische Teile sind miteinander verbunden und werden mit dem Potentialausgleich regelmäßig verbunden.

Alle vom Gebäude führenden Kabel werden an den PAS angeschlossen.

Potentialausgleich

Um zusätzlich eine Verringerung der Unfallgefahr bei Isolationsfehlern von Geräten und Leitungen zu ermöglichen, wird eine Potentialsteuerung zu den Schutzmaßnahmen errichtet.

Es werden Potentialausgleichsschienen situiert, von diesen erfolgt die Verkabelung mit entsprechenden Querschnitten zu den jeweiligen Anlagen.

Es werden mehrere Potentialausgleichsschienen errichtet, an denen unter anderem nachstehende metallische Konstruktionen angeschlossen werden:

- Vor- und Rücklauf von Heizungsrohren
- Zirkulations- und Warmwasserleitung
- Kühlmittelleitungen
- Kabeltassen, Steigrassen (Überbrückung von Kabeltassenverbindungen)
- Gitterroste, etc.

Sämtliche Potentialausgleichsschienen sind untereinander leitend verbunden.

Energieverteilung

Die Versorgung mit elektrischer Energie erfolgt von der NSHV (Station 8) mit Netz – Netzersatz.

Schutzart Nullung (TN-S)

Im Installationsgang erfolgt die Leitungsführung primär über Kabeltassen bzw. falls erforderlich über ein separates E 90 / E 30 geprüftes Kabeltragsystem an der Rohbetondecke – Wand gemäß den geltenden technischen Vorschriften.

Für die Trennung von Stark- und Schwachstromleitungen werden die Kabeltassen sowie die Installationskanäle mit einem Trennsteg ausgestattet. Der markierte Schwachstrombereich der jeweiligen Kabeltasse oder die entsprechende Schwachstromkabeltasse steht ausschließlich für "Schwachstromtechnische Anlagen" zur Verfügung und ist von andersartigen Installationen freizuhalten.

In den vorerwähnten Kabeltassen sind auch die elektrischen Versorgungsleitungen und sämtliche Steuerungsverkabelungen für das Zutrittskontrollsystem untergebracht.

Die restlichen Räume werden in AP-Installation / Industriestandard vorgesehen.

Beleuchtung

Die Beleuchtung des gesamten Bereiches wird mittels Feuchtraum-Wannenleuchten (T16 1x80 W) bewerkstelligt.

Sicherheitsbeleuchtung

Es wird eine Sicherheitsbeleuchtung für Rettungswege gemäß ÖVE-EN 8002 und ÖNORM EN 1838 errichtet.

Die Sicherheitsbeleuchtung für Rettungswege wird der Zentralbatterie des Terminals angespeist, die bei Störung der allgemeinen Stromversorgung (Netzausfall, Anlagenstörung oder Brand) die Sicherheitsbeleuchtung nach zulässiger Umschaltzeit über eine Stunde weiter mit elektrischer Energie versorgt.

Bei Ausfall der Allgemeinbeleuchtung ermöglicht die Sicherheitsbeleuchtung auch bei partiellem Netzausfall in den betroffenen Bereichen, ein gefahrloses Verlassen dieser Bereiche.

Folgende Bereiche werden mit einer Sicherheitsbeleuchtung für Rettungswege ausgestattet:

- Jede im Notfall zu benutzende Ausgangstür
- Nahe Treppen, um auf diese Weise jede Treppenstufe direkt zu beleuchten
- Nahe jeder anderen Niveauänderung
- Vorgeschriebene Notausgänge und Sicherheitszeichen
- Bei jeder Richtungsänderung
- Bei jeder Kreuzung der Gänge
- Außerhalb und nahe jedem letzten Ausgang
- Nahe jeder Erste-Hilfe-Stelle
- Nahe jeder Brandbekämpfungsvorrichtung oder Meldeeinrichtung

Insbesondere müssen auch Richtungsänderungen, Rampen und Stufen in Verkehrswegen (Gängen), Stiegenabsätze, sowie sämtliche Ausgänge bzw. Notausgänge und Notausstiege bis ins Freie in diesen Bereichen wahrnehmbar sein.

Die Mindestbeleuchtungsstärke auf dem Boden entlang der Mittellinie des Rettungsweges darf den Wert von 1 Lux nicht unterschreiten.

Die Anordnung der LED Sicherheits- bzw. Rettungszeichenleuchten erfolgt mittig über dem Fluchtweg mit einer Unterkante von 2.20m über dem Fußboden. Der Abstand der Sicherheitsleuchten garantiert die Mindestbeleuchtungsstärke .

Heizung

Die Lagerbereiche werden mittels einer Radiatorenheizung statisch beheizt.

Die Raumtemperatur im Lagerbereich beträgt min. 10°C. Die Verkehrsflächen werden ebenfalls auf 10°C temperiert.

LÜFTUNGSTECHNISCHE EINRICHTUNGEN

Betriebslüftung Lager

Die Lagerflächen und die gemeinsame Verkehrsfläche werden im Betriebsfall über eine gemeinsame Lüftungsanlage mechanisch be- und entlüftet. Die Luftmenge für die Betriebslüftung (Zuluft bzw. Abluft) für den gesamten Lagerbereich und der Verkehrsfläche beträgt ca. 6.000 m³/h.

Dies entspricht einem Luftwechsel von ca. 2-fach für die versorgten Bereiche.

Die Lüftungsanlage ist in der Technikzentrale auf Ebene U1 im Bereich der Achse T1-T2 situiert. Die Außenluftansaugung erfolgt aus der Ebene E0 unterhalb des Verkehrsbauwerkes über bauseitige Betonkanäle welche auf Ebene U1 in Form von Blechkanälen zum Lüftungsgerät geführt werden.

Die Fortluft wird ebenfalls über Blechkanäle und Betonkanäle unterhalb der Decke E0 im Bereich des Verkehrsbauwerkes ausgeblasen.

Bei Durchdringung von Brandabschnitte werden entsprechende Brandschutzklappen in K90 Ausführung oder Luftkanalummantelungen in L90 Qualität vorgesehen.

Die Lüftungsanlage besteht im wesentliche aus folgenden Komponenten:

Zuluft: motorisch betätigte Jalousieklappe, Filter F7, Schalldämpfer, Wärmerückgewinnung (Rotationswärmetauscher), Heizregister, Ventilator, Schalldämpfer

Abluft: Filter G5, Schalldämpfer, Wärmerückgewinnung (Rotationswärmetauscher), Ventilator, Schalldämpfer, motorisch betätigte Jalousieklappe

Von der Lüftungsanlage werden über ein Blechkanalsystem die einzelnen Räume lufttechnisch versorgt. Bei Durchdringung von Brandabschnitte werden hier ebenfalls Brandschutzklappen in K90 Qualität vorgesehen.

Bei unmittelbarem Austritt der Zu- bzw. Abluft sowie der Außen- bzw. Fortluft nach dem Lüftungsgerät werden Luftkanalmelder vorgesehen.

Bei Brandalarm im Lagerbereich bzw. bei Ansprechen der Luftkanalmelder wird die Lüftungsanlage über die BMA abgeschaltet.

Vom elektrotechnischen Amtssachverständigen des Amtes der Nö Landesregierung, w.HR DI Ernst Bistricky, wurden am 18.11.2005 betreffend beide Vorhaben Ortsaugenscheine durchgeführt. Aufgrund derselben erstattete er Befunde und Gutachten. Diese werden vollinhaltlich verlesen und zum Akt genommen.

GUTACHTEN

Vom Standpunkt des Amtssachverständigen des Amtes der NÖ Landesregierung sowie vom Standpunkt des Vertreters des Verkehrs-Arbeitsinspektorates bestehen gegen die Erteilung der beantragten Bewilligungen für die Errichtung von Heizung, Lüftung, Klima und Elektroinstallationen im Technikinstallationsgang und im Lost&Found - Lager im Rahmen des Projektes Skylink, Terminalerweiterung Nordost, Teil I, auf dem Flughafen Wien keine Bedenken, wenn zur Gewährleistung der Sicherheit der Luftfahrt und eines zweckmäßigen Betriebes nachstehende

BEDINGUNGEN UND AUFLAGEN

erfüllt werden:

Technikinstallationsgang (TIG)

1. Die Sicherheitsbeleuchtungsanlage ist in elektrotechnischer Hinsicht entsprechend den Bestimmungen der ÖVE EN2 auszuführen. Hierüber ist eine Aussage im Sicherheitsprotokoll zu treffen.
2. In lichttechnischer Hinsicht ist die Notbeleuchtungsanlage nach den Bestimmungen der ÖNORM EN 1838 herzustellen. Insbesondere ist sie als Sicherheitsbeleuchtungsanlage für Rettungswege auszuführen. Über diese Ausführung ist eine Bestätigung der Genehmigungsbehörde vorzulegen.
3. Über die Ausführung der E 30 bzw. E 90 Verkabelungen entsprechend der ÖNORM DIN 41202-12 ist eine Bestätigung beizubringen, aus der hervorgehen muss, in welchem Umfang die jeweilige Verkabelung erfolgt ist.
4. Durch die Sicherheitsbeleuchtungsanlage in Dauerlicht müssen sämtliche Stufen, Rampen und Ausgänge erkennbar ausgeleuchtet sein. Hierüber ist eine Aussage im Sicherheitsprotokoll zu treffen.
5. Über die Ausführung der elektrischen Anlagen ist ein bundeseinheitliches Sicherheitsprotokoll, in dem die der Überprüfung zugrundeliegenden Bestimmungen einzeln anzuführen sind und in dem eine Aussage über die Art

- und den Zustand der elektrischen Schutzmaßnahme zu treffen *ist*, der Genehmigungsbehörde vorzulegen.
6. Es ist ein Nachweis vorzulegen, aus dem hervorgehen muss, dass die derzeitige Batteriekapazität der Zentralbatterieanlage für die Erweiterung als ausreichend anzusehen ist.
 7. Sämtliche nicht spannungsführende Metallteile sind in einen Potentialausgleich einzubeziehen. Hierüber ist eine Aussage im Sicherheitsprotokoll zu treffen.
 8. In der Betriebsstätte und in den Verteilern sind Planunterlagen gemäß § 7 der ÖVE EN2 Teile 1 zur Einsichtnahme aufzubewahren.
 9. Für die elektrischen Anlagen ist ein Anlagenbuch gemäß ÖVE/ÖNORM E 8001-6-63 Ausgabe 2003-01-01 anzulegen und in der Betriebsstätte zur Einsichtnahme aufzubewahren.
 10. Über die Ausführung der Erdungsanlage sind Prüfprotokolle mit zugehöriger Skizze der Genehmigungsbehörde vorzulegen.
 11. Es ist ein Ausführungsbefund über die Heißwasserleitungen, ausgestellt von einer Fachfirma, mit folgendem Inhalt vorzulegen:
 - verwendetes Material
 - Umfang der zerstörungsfreien Prüfung
 - Druckprüfung

Lost&Found – Lager (LOFO)

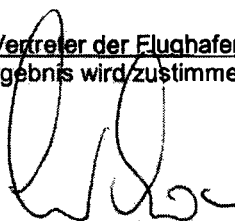
12. Die Sicherheitsbeleuchtungsanlage ist in elektrotechnischer Hinsicht entsprechend den Bestimmungen der ÖVE EN2 auszuführen. Hierüber ist eine Aussage im Sicherheitsprotokoll zu treffen.
13. In lichttechnischer Hinsicht ist die Notbeleuchtungsanlage nach den Bestimmungen der ÖNORM EN 1838 herzustellen. Insbesondere ist sie als Sicherheitsbeleuchtungsanlage für Rettungswege auszuführen. Über diese Ausführung ist eine Bestätigung der Genehmigungsbehörde vorzulegen.
14. Über die Ausführung der E 30 bzw. E 90 Verkabelungen entsprechend der ÖNORM DIN 41202-12 ist eine Bestätigung beizubringen, aus der hervorgehen muss, in welchem Umfang die jeweilige Verkabelung erfolgt ist.
15. Durch die Sicherheitsbeleuchtungsanlage in Dauerlicht müssen sämtliche Stufen, Rampen und Ausgänge erkennbar ausgeleuchtet sein. Hierüber ist eine Aussage im Sicherheitsprotokoll zu treffen.
16. Über die Ausführung der elektrischen Anlagen ist ein bundeseinheitliches Sicherheitsprotokoll, in dem die der Überprüfung zugrundeliegenden Bestimmungen einzeln anzuführen sind und in dem eine Aussage über die Art und den Zustand der elektrischen Schutzmaßnahme zu treffen *ist*, der Genehmigungsbehörde vorzulegen.
17. Es ist ein Nachweis vorzulegen, aus dem hervorgehen muss, dass die derzeitige Batteriekapazität der Zentralbatterieanlage für die Erweiterung als ausreichend anzusehen ist.
18. Sämtliche nicht spannungsführende Metallteile sind in einen Potentialausgleich einzubeziehen. Hierüber ist eine Aussage im Sicherheitsprotokoll zu treffen.

19. In der Betriebsstätte und in den Verteilern sind Planunterlagen gemäß § 7 der ÖVE EN2 Teile 1 zur Einsichtnahme aufzubewahren.
20. Für die elektrischen Anlagen ist ein Anlagenbuch gemäß ÖVE/ÖNORM E 8001-6-63 Ausgabe 2003-01-01 anzulegen und in der Betriebsstätte zur Einsichtnahme aufzubewahren.
21. Über die Ausführung der Erdungsanlage sind Prüfprotokolle mit zugehöriger Skizze der Genehmigungsbehörde vorzulegen.
22. Die maximale Luftgeschwindigkeit im Lagerraum darf *nur* 0,2 Meter pro Sekunde betragen. Hierüber ist der Luftfahrtbehörde anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung ein Nachweis der ausführenden Firma vorzulegen.



Stellungnahme der Vertreter der Flughafen Wien AG:

Das Verhandlungsergebnis wird zustimmend zur Kenntnis genommen.



Der Bundesminister für Landesverteidigung hat bis zum heutigen Tag keine Stellungnahme abgegeben

Vom Amtssachverständigen des Amtes der NÖ Landesregierung werden für die Teilnahme an der heutigen Verhandlung Gebühren von EUR 95,06 geltend gemacht. Vom elektrotechnischen ASV des Amtes der Nö. Landesregierung werden für die beiden Ortsaugenscheine am 18.11.2005 (insgesamt 4 halbe Stunden) an Gebühren EUR 190,12 geltend gemacht. Der Vertreter der Flughafen Wien Aktiengesellschaft erklärt hierzu, dass diese Gebühren seitens der Flughafen Wien Aktiengesellschaft direkt mit dem Amt der NÖ-Landesregierung abgerechnet werden.



Vom Vertreter des Verkehrs-Arbeitsinspektorates wird gemäß §15 des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes, BGBl. Nr. 650/1994 i.d.g.F., eine Gebühr von EUR 18,90 geltend gemacht

Auf die Verlesung der laut diktierten Verhandlungsschrift wird von den Verhandlungsteilnehmern verzichtet.

Da kein weiteres Vorbringen erfolgt, verkündet der Verhandlungsleiter den nachfolgenden

BESCHIED
SPRUCH

I.

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Zivilluftfahrtbehörde erteilt hiermit gemäß § 78 Abs. 1 und 2 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957 i.d.g.F., nach Anhörung des

Bundesministers für Landesverteidigung der Flughafen Wien Aktiengesellschaft gemäß den Anträgen vom 18.11.2005 die Bewilligungen für die Errichtung von Heizung, Lüftung, Klima und Elektroinstallationen im Technikinstallationsgang und im Lost&Found - Lager im Rahmen des Projektes Skylink, Terminalerweiterung Nordost, Teil I, auf dem Flughafen Wien, unter Zugrundelegung folgender, integrierte Bestandteile dieses Bescheides bildender Unterlagen, und zwar

Technikinstallationsgang (TIG)

Inst.Gang Pier (TIG Grundriß)

HKLS-Installation Plan Nr.: ER – G – 118 –U1 – 10.3.03 – 3958

Inst.Gang Pier (TIG Grundriß)

Sicherheitsbeleuchtung,

Brandmeldeanlage

Plan Nr.: ER – G – VBM –U1 – 10.3.03 – 4958

Inst.Gang Pier (TIG Schnitte)

mit Gangbelegung

Plan Nr.: ER – S – 118 – – 10.3.03 – 4001

Inst.Gang Pier (Schema)

Brandrauchlüftung

AUL – Ansaugung und Entrauchung Plan Nr.: ER – X – 118 –U1 – 10.3.03 – 4002

Lost & Found Lager (LOFO)

Lost & Found

Sicherheitsbeleuchtung,

Brandmeldeanlage

Plan Nr.: ER – GS – 115 –U1 – 10.3.03 – 4956

Plandatum: 050928

Lost & Found

Lüftungsinstallation

Plan Nr.: ER – GS – 115 –U1 – 10.3.03 – 3956

Plandatum: 050928

sowie unter folgenden Bedingungen und Auflagen:

Technikinstallationsgang (TIG)

1. Die Sicherheitsbeleuchtungsanlage ist in elektrotechnischer Hinsicht entsprechend den Bestimmungen der ÖVE EN2 auszuführen. Hierüber ist eine Aussage im Sicherheitsprotokoll zu treffen.
2. In lichttechnischer Hinsicht ist die Notbeleuchtungsanlage nach den Bestimmungen der ÖNORM EN 1838 herzustellen. Insbesondere ist sie als Sicherheitsbeleuchtungsanlage für Rettungswege auszuführen. Über diese Ausführung ist eine Bestätigung der Genehmigungsbehörde vorzulegen.
3. Über die Ausführung der E 30 bzw. E 90 Verkabelungen entsprechend der ÖNORM DIN 41202-12 ist eine Bestätigung beizubringen, aus der hervorgehen muss, in welchem Umfang die jeweilige Verkabelung erfolgt ist.
4. Durch die Sicherheitsbeleuchtungsanlage in Dauerlicht müssen sämtliche Stufen, Rampen und Ausgänge erkennbar ausgeleuchtet sein. Hierüber ist eine Aussage im Sicherheitsprotokoll zu treffen.
5. Über die Ausführung der elektrischen Anlagen ist ein bundeseinheitliches Sicherheitsprotokoll, in dem die der Überprüfung zugrundeliegenden Bestimmungen einzeln anzuführen sind und in dem eine Aussage über die

- Art und den Zustand der elektrischen Schutzmaßnahme zu treffen ist, der Genehmigungsbehörde vorzulegen.
6. Es ist ein Nachweis vorzulegen, aus dem hervorgehen muss, dass die derzeitige Batteriekapazität der Zentralbatterieanlage für die Erweiterung als ausreichend anzusehen ist.
 7. Sämtliche nicht spannungsführende Metallteile sind in einen Potentialausgleich einzubeziehen. Hierüber ist eine Aussage im Sicherheitsprotokoll zu treffen.
 8. In der Betriebsstätte und in den Verteilern sind Planunterlagen gemäß § 7 der ÖVE EN2 Teile 1 zur Einsichtnahme aufzubewahren.
 9. Für die elektrischen Anlagen ist ein Anlagenbuch gemäß ÖVE/ÖNORM E 8001-6-63 Ausgabe 2003-01-01 anzulegen und in der Betriebsstätte zur Einsichtnahme aufzubewahren.
 10. Über die Ausführung der Erdungsanlage sind Prüfprotokolle mit zugehöriger Skizze der Genehmigungsbehörde vorzulegen.
 11. Es ist ein Ausführungsbefund über die Heißwasserleitungen, ausgestellt von einer Fachfirma, mit folgendem Inhalt vorzulegen:
 - verwendetes Material
 - Umfang der zerstörungsfreien Prüfung
 - Druckprüfung

Lost&Found – Lager (LOFO)

12. Die Sicherheitsbeleuchtungsanlage ist in elektrotechnischer Hinsicht entsprechend den Bestimmungen der ÖVE EN2 auszuführen. Hierüber ist eine Aussage im Sicherheitsprotokoll zu treffen.
13. In lichttechnischer Hinsicht ist die Notbeleuchtungsanlage nach den Bestimmungen der ÖNORM EN 1838 herzustellen. Insbesondere ist sie als Sicherheitsbeleuchtungsanlage für Rettungswege auszuführen. Über diese Ausführung ist eine Bestätigung der Genehmigungsbehörde vorzulegen.
14. Über die Ausführung der E 30 bzw. E 90 Verkabelungen entsprechend der ÖNORM DIN 41202-12 ist eine Bestätigung beizubringen, aus der hervorgehen muss, in welchem Umfang die jeweilige Verkabelung erfolgt ist.
15. Durch die Sicherheitsbeleuchtungsanlage in Dauerlicht müssen sämtliche Stufen, Rampen und Ausgänge erkennbar ausgeleuchtet sein. Hierüber ist eine Aussage im Sicherheitsprotokoll zu treffen.
16. Über die Ausführung der elektrischen Anlagen ist ein bundeseinheitliches Sicherheitsprotokoll in dem die der Überprüfung zugrundeliegenden Bestimmungen einzeln anzuführen sind und in dem eine Aussage über die Art und den Zustand der elektrischen Schutzmaßnahme zu treffen ist, der Genehmigungsbehörde vorzulegen.
17. Es ist ein Nachweis vorzulegen, aus dem hervorgehen muss, dass die derzeitige Batteriekapazität der Zentralbatterieanlage für die Erweiterung als ausreichend anzusehen ist.

18. Sämtliche nicht spannungsführende Metallteile sind in einen Potentialausgleich einzubeziehen. Hierüber ist eine Aussage im Sicherheitsprotokoll zu treffen.
19. In der Betriebsstätte und in den Verteilern sind Planunterlagen gemäß § 7 der ÖVE EN2 Teile 1 zur Einsichtnahme aufzubewahren.
20. Für die elektrischen Anlagen ist ein Anlagenbuch gemäß ÖVE/ÖNORM E 8001-6-63 Ausgabe 2003-01-01 anzulegen und in der Betriebsstätte zur Einsichtnahme aufzubewahren.
21. Über die Ausführung der Erdungsanlage sind Prüfprotokolle mit zugehöriger Skizze der Genehmigungsbehörde vorzulegen.
22. Die maximale Luftgeschwindigkeit im Lagerraum darf nur 0,2 Meter pro Sekunde betragen. Hierüber ist der Luftfahrtbehörde anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung ein Nachweis der ausführenden Firma vorzulegen.

Die Verhandlungsschrift des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, Projektmanagement Verfahrensführung Flughäfen, vom 23.11.2005, GZ. BMVIT-60.688/0007-II/PMV/2005, bildet ebenfalls einen integrierten Bestandteil dieses Bescheides

II.

Für die Erteilung dieses Bescheides sind von der Flughafen Wien AG

- | | | |
|---|-----|--------|
| a) gemäß TP 393 lit. b Ziff. 1 der Bundes-Verwaltungs-Abgabenverordnung, BGBl. Nr. 24/1983 i.d.g.F., Verwaltungsabgaben (2 Errichtungsbewilligungen) von | EUR | 436,00 |
| b) gemäß § 1 der Bundes-Kommissionsgebührenverordnung, BGBl. Nr. 246/1976 i.d.g.F., Kommissionsgebühren für 2 Amtsorgane und 2 halbe Stunden von | EUR | 37,80 |
| c) gemäß Gebührengesetz 1957 i.d.g.F., (2 Anträge, Antragsbeilagen, Verhandlungsschrift) Gebühren von..... | EUR | 196,80 |
| d) gemäß §15 des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes, BGBl. Nr. 650/1994 i.d.g.F.; eine Gebühr von | EUR | 18,90 |

somit insgesamt EUR 689,50 zu entrichten.

Die Verwaltungsabgaben, die Kommissionsgebühren, die Gebühr des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und die Gebühren gemäß Gebührengesetz sind binnen 2 Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides mittels der beigeschlossenen Zahlscheine an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zu überweisen.

B E G R Ü N D U N G

Die Realisierung der gegenständlichen Vorhaben ist im Interesse eines ordnungsgemäßen Betriebes auf dem Flughafen Wien zweckmäßig.

Die Vorhaben sind auf Grund der Ergebnisse der vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Projektmanagement Verfahrensführung Flughäfen, am 23.11.2005 auf dem Flughafen Wien durchgeführten Verhandlung gemäß § 78 Abs. 1 und 2 LFG zu bewilligen.

Die Bedingungen und Auflagen, die den Erfordernissen der Sicherheit der Luftfahrt Rechnung tragen, stützen sich auf das Gutachten des Amtssachverständigen des Amtes der NÖ Landesregierung sowie auf die Ausführungen des Vertreters des Verkehrs-Arbeitsinspektorates. Auf die Befundausführungen wird – um Wiederholungen zu vermeiden – ausdrücklich hingewiesen.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf die bezogenen Rechtsvorschriften.

RECHTSMITTELBELEHRUNG

Gegen diesen Bescheid ist kein ordentliches Rechtsmittel zulässig.

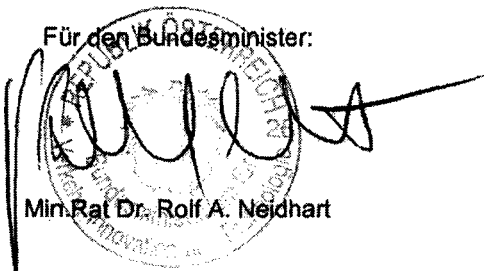
HINWEIS

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb von sechs Wochen nach Zustellung Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof und ebenso an den Verfassungsgerichtshof erhoben werden. Sie muß von einem Rechtsanwalt unterschrieben sein. Bei Einbringung einer solchen Beschwerde, ist eine Gebühr von EUR 180,- zu entrichten.

Der Inhalt und die Verkündung dieses mündlichen Bescheides werden hiermit gemäß § 62 Abs. 2 AVG beurkundet.

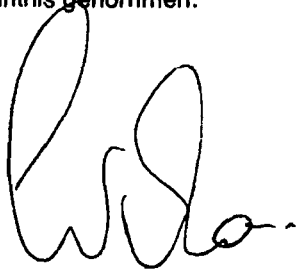
Verhandlungsdauer: 2 halbe Stunden

Für den Bundesminister:



Min. Rat Dr. Rolf A. Neidhart

Zur Kenntnis genommen:



04 SEP. 2001

RAE CERHA HEMPEL
SPIEGELFELDKennzeichen
RU4-U-084/004

Beilagen

Achtung!

Geänderte Rufnummer und Durchwahlklappe

Bezug

Bearbeiter

(02742) 9005

Durchwahl

Datum

Mag. Hiesberger

15206

21. August 2001

Betrifft

Flughafen Wien AG, Terminalerweiterung Nordost, Feststellungsverfahren gemäß
 § 3 Abs. 7 UVP-G 2000; Bescheid

Bescheid

Auf Grund des Antrages der Flughafen Wien AG, 1300 Wien-Flughafen, vertreten durch Cerha, Hempel & Spiegelfeld, Partnerschaft von Rechtsanwälten, Parkring 2, 1010 Wien vom 30. April 2001 (eingelangt bei der gefertigten Behörde am 29. Mai 2001) auf Feststellung gemäß § 3 Abs. 7 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, ob für die Errichtung eines neuen Terminals am Standort Flughafen Wien ein Verfahren gemäß dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 durchzuführen ist, wird festgestellt:

Spruch

Der Ausbau des Flughafen Wien-Schwechat durch die Errichtung eines neuen Terminals anschließend an den bereits Bestehenden gemäß der architektonischen Planung durch das Architektenteam Itten & Brechbüchl AG und Baumschlager & Eberle (dargestellt in den dem Antrag der Flughafen Wien AG, 1300 Wien-Flughafen, vom 30. April 2001 angeschlossenen Unterlagen) unterliegt nicht den Bestimmungen des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 und ist daher keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.

Rechtsgrundlagen:

§ 3 Abs. 7 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, BGBl. Nr. 697/1993 in der Fassung BGBl. I. Nr. 89/2000.

Begründung

- 2 -

Die Flughafen AG hat mit Schreiben vom 30. April 2001, eingelangt bei der Behörde am 29. Mai 2001, den Antrag auf Feststellung gemäß dem UVP-G 2000 eingebracht. Diesem Antrag war neben einer Beschreibung des Vorhabens und rechtlichen Ausführung auch Grundbuchsauszüge, eine Planskizze, ein Plan mit Gemeindegrenzen, eine Grafik betreffend Terminalerweiterung und Medienberichte angeschlossen. Aus diesen Unterlagen ist im Wesentlichen folgendes Vorhaben zu entnehmen:

Den Gegenstand des vorliegenden Antrages bildet die Errichtung eines neuen Terminals auf dem Gelände der Antragstellerin. Der Terminal dient zur Passagier- und Gepäcksabfertigung, der Versorgung der Passagiere mit Waren und Dienstleistungen, sowie dem Andocken von Luftfahrzeugen.

Der neue Terminal soll auf den Liegenschaften EZ 452 GB 05211 Mannswörth und EZ 362 GB Fischamend Dorf errichtet werden. Die genannten Liegenschaften weisen eine Widmung für Flugverkehrsanlagen auf. Entsprechend der Lage dieser Liegenschaften wird sich der neue Terminal – anschließend an den bereits Bestehenden – in Richtung Nord-Ost erstrecken.

Diese Terminal-Erweiterung sieht ca. eine Verdoppelung (ca. 150.000 m³) der Passagierbewegungsflächen vor und beinhaltet die Erweiterung der Check-In Bereiche, der Wart- und Bewegungsflächen, der Shopping- und Non-Aviation-Flächen sowie der Gate- und Abfertigungsbereiche. Wesentlicher Teil des neuen Terminals ist eine Gepäcksortier- und Transportanlage, die die Check-In Bereiche, das heißt Terminal, Parkhaus, Curb side und Bahnhofs Check-In anbinden und den Passagieren einen besonderen Komfort bieten. Die neue Anlage erhält in den Pierfingern Subzentralen zur Entlastung des Vorfeldverkehrs und zur Beschleunigung des Gepäcktransports. Die Ausgabebandkapazität wird erhöht und die Ausgabe und Abholerhalle attraktiviert. Durch die Terminal-Erweiterung werden auch 17 Gebäudepositionen geschaffen. Diese Flugzeugpositionen sind wie in Bestand mit Fluggastbrücken und automatischem Andocksystem sowie mit Unterflurbetankung ausgestattet, wodurch eine sichere und qualitativ hochwertige Abfertigung gewährleistet wird.

Mit der architektonischen Planung des Projektes wurde das Architektenteam Itten & Brechbüchl AG und Baumschlager & Eberle beauftragt.

Mit dem neuen Terminal werden alle normativen und behördlichen Anforderungen betreffend die Abfertigung von „Schengen-„ und „Non-Schengen-Flügen“ erfüllt.

Die für das Feststellungsverfahren eingereichten Unterlagen wurden von der Behörde zur Stellungnahme an die Verfahrensparteien (die Stadtgemeinden Schwechat und Fischamend, die NÖ Umweltschutzanstalt, die Luftfahrtbehörde und das wasserwirtschaftliche Planungsorgan) übermittelt.

In der daraufhin eingelangten Stellungnahme der Stadtgemeinde Schwechat wird ausgeführt:

„Aufgabe der Umweltverträglichkeitsprüfung ist es, unter Beteiligung der Öffentlichkeit auf fachlicher Grundlage die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen festzustellen, zu beschreiben und zu bewerten, die ein Vorhaben unter anderem auf Mensch, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume hat oder haben kann.

Die Flughafen Wien AG hat sich mit dem Mediationsverfahren entschlossen, mit den betroffenen Parteien den Weg der Zusammenarbeit zu gehen. In der Vereinbarung zum Mediationsverfahren wurden Gegenstand und Ziele entsprechend festgeschrieben. Diese Verpflichtungserklärung beinhaltet auch, dass vor Beginn wesentlicher und umweltrelevanter Projekte und Ausbauprojekte das Mediationsforum umfassend zu informieren ist. Das Mediationsforum entscheidet dann im Konsens darüber, ob und in welchem Ausmaß die Projekte und Ausbaumaßnahmen behandelt werden sollen.

Der Flughafen ist in seiner derzeitigen Form bereits jetzt an die Grenzen seiner Kapazität gelangt. Die geplanten Ausbaustufen und die damit verbundenen Bauvorhaben sind erforderlich, um die künftig prognostizierte Steigerung des Flughafenverkehrsaufkommens abwickeln zu können. Mit der wirtschaftlichen Entwicklung des Flughafens wächst zwangsläufig auch die Mehrbelastung der Bevölkerung. Nicht zuletzt, weil den Verantwortlichen des Flughafens die Ängste der Bevölkerung im Hinblick auf die steigende Umweltbelastung ein Anliegen ist, wurde das Mediationsforum gegründet.

Es scheint daher zielführend und auch im Sinne der Mediationsvereinbarung zu sein, jegliche Ausbaustufen des Flughafens – so auch die Terminalerweiterung Nordost – auf Umweltverträglichkeit zu prüfen und die etwaigen Auswirkungen der Vorhaben auf Mensch, Tier, Pflanzen und deren Lebensräume entsprechend zu bewerten.“

Als einzige weitere Stellungnahme ist die der NÖ Umweltschutzanstalt eingelangt, welche lautet:

- 4 -

„Nach Ansicht der NÖ Umweltschutzbehörde ist ein Terminal auf einem Flugplatz eine ortsfeste Einrichtung (Bodeneinrichtung), die sich auf dem Flugplatz befindet und somit als Teil dieses Flugplatzes anzusehen ist.

Aus diesem Grunde würde die Errichtung des Terminals unserer Meinung nach sehrwohl eine Änderung des Flughafens bedeuten.

Eine wesentliche Bedeutung kommt somit der Frage zu, ob durch die Neuerrichtung eine Erhöhung der Flugbewegungen um mindestens 20000 pro Jahr zu erwarten ist. Diese Frage müsste unter Beiziehung eines Sachverständigen geklärt werden.“

Da in diesem Sachverhalt ausdrücklich auf die Frage der Erhöhung der Flugbewegungen eingegangen wird, wurde die Fragestellung dem Sachverständigen für Luftfahrt vorgelegt, obwohl bereits in den Einreichunterlagen darauf Stellung genommen wurde.

Der Sachverständige hat ausgeführt:

„Der Flughafen Wien plant die Errichtung eines weiteren Terminals am Gelände des Flughafens Wien. Das Terminal dient zur Passagier- und Gepäcksabfertigung sowie dem Andocken von Luftfahrzeugen. Von der do. Behörde wird die Frage gestellt, ob durch die Errichtung des Terminals eine Erhöhung der Flugbewegungen um mindestens 20000 pro Jahr zu erwarten ist.

Die Antragstellerin führt an, der Bau des Terminals sei insbesondere erforderlich, um die Schengen-Konformität des Flughafens zu wahren.

Dazu wird vom Amtssachverständigen gutächtig festgestellt:

Die Begründung der Antragstellerin über den Neubau eines Terminals am Gelände des Flughafens Wien wird glaubhaft vermittelt. Die Trennung des Schengen- und des Nicht-Schengen-Verkehrs wird aus organisatorischen und betriebssablauftechnischen Erwägungen bei einem Passagieraufkommen in der Größenordnung des Flughafens erforderlich sein. Darüber hinaus wird der Flughafenbetreiber bestrebt sein, ein international übliches Niveau an Komfort für Passagiere herzustellen. Der Flughafen Wien befindet sich hier in Konkurrenzposition mit namhaften Großflughäfen der Welt.

Obwohl der Flughafen das Terminal zukunftsicher dimensioniert – was aus betriebswirtschaftlichen Überlegungen notwendig ist – kann daraus nicht geschlossen werden, dass dadurch 20.000 zusätzliche Flugbewegungen am Flughafen generiert werden.

Vielmehr ist die Maßnahme unter „Verbesserung der Infrastruktur“ einzustufen.

Die Errichtung des projektierten Terminals wird keine Erhöhung der Flugbewegungen am Flughafen Wien von 20.000 oder mehr auslösen.“

Zum dargestellten Sachverhalt wurde rechtlich folgendes erwogen:

Gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 hat die Behörde den Antrag des Projektwerbers festzustellen, ob für ein Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVP-G 2000 durchzuführen ist (und welcher Tatbestand des Anhanges 1 durch das Vorhaben verwirklicht wird).

Ein Vorhaben unterliegt dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, wenn es im Anhang 1 angeführt ist sowie Änderungen dieser Vorhaben gemäß den Bestimmungen des § 3 a UVP-G 2000.

Gemäß § 3 a Abs. 1 UVP-G 2000 sind Änderungen von Vorhaben, für die in Anhang 1 ein Änderungsbestand festgelegt ist, einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen, wenn dieser Tatbestand erfüllt ist und die Behörde im Einzelfall feststellt, dass durch die Änderung mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist.

Im Anhang 1 zum UVP-G 2000 wird als Tatbestand Ziffer 14 d genannt:

„Änderungen von Flugplätzen, wenn dadurch eine Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen (mit Motorflugzeugen, Motorseglern im Motorflug oder Hubschraubern) um mindestens 20.000 pro Jahr oder mehr zu erwarten ist“. Sämtliche anderen in Anhang 1 UVP-G 2000 genannten Tatbestände – die den Neubau von Flugplätzen, die Neuerrichtung von Pisten und die Änderung von Flugplätzen durch Neuerrichtung von Posten zum Gegenstand haben – sind auf das gegenständliche Vorhaben keinesfalls anzuwenden.

Somit ist vorerst zu prüfen, ob durch die Errichtung des neuen Terminals eine Änderung des Flugplatzes im Sinne dieser Bestimmungen vorliegt.

Ein Flugplatz ist gemäß der Definition im § 58 des Luftfahrtgesetzes eine Land- und Wasserfläche, die zur ständigen Benützung für den Abflug und für die Landung von Luftfahrzeugen bestimmt wird.

Gemäß § 59 des Luftfahrtgesetzes handelt es sich bei Bodeneinrichtungen um Bauten, Anlagen und sämtliche ortsfeste Einrichtungen, die sich auf Flugplätzen befinden und unmittelbar für die Abwicklung des Flugverkehrs bestimmt sind.

Bei der Errichtung des neuen Terminals handelt es sich unzweifelhaft um die Errichtung einer Bodeneinrichtung. Ob dadurch auch eine Änderung des Flugplatzes erfolgt, wird un-

terschiedlich beurteilt (siehe auch Divergenz zwischen Antragsteller und Umweltschutz). Diese Frage ist aber für die gegenständliche Entscheidung ohnehin nicht relevant, da zusätzlich zum Kriterium der Änderung des Flughafens, durch diese auch die Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen erfolgen muss. Laut der oben wiedergegebenen Aussage des Sachverständigen, liegt eine solche Erhöhung jedenfalls nicht vor und ist daher schon dadurch der Tatbestand der Ziffer 14 d des Anhanges 1 zum UVP-G 2000 nicht erfüllt. Da es an den Tatbestandsmerkmalen mangelt, erübrigt sich die Einzelfallprüfung hinsichtlich der Auswirkungen des Vorhabens gemäß § 3a Abs. 1 UVP-G 2000 und war somit spruchgemäß zu entscheiden.

Rechtsmittelbelehrung

Sie haben das Recht, gegen diesen Bescheid Berufung einzulegen. Damit Ihre Berufung inhaltlich bearbeitet werden kann, muss sie

- binnen vier Wochen nach Zustellung schriftlich, telegrafisch, mit Telefax, im Wege automationsunterstützter Datenübertragung oder in jeder anderen technisch möglichen Weise beim Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Umweltrecht, Landhausplatz 1, 3109 St.Pölten, eingebracht werden,
- diesen Bescheid bezeichnen (Geben Sie bitte das Bescheidkennzeichen an und die Behörde, die den Bescheid erlassen hat),
- einen Antrag auf Änderung oder Aufhebung des Bescheides sowie
- eine Begründung des Antrages enthalten.

Die Gebühr für die Berufung beträgt S 180,- (€ 13,08).

Ergeht an:

1. die Flughafen Wien AG
z. H. Cerha, Hempel & Spiegelfeld
Partnerschaft von Rechtsanwälten
Parkring 2, 1010 Wien
2. die NÖ Umweltschutz
Wiener Straße 54, 3109 St. Pölten

3. die Marktgemeinde Schwechat
Rathausplatz 9, 2320 Schwechat
4. die Stadtgemeinde Fischamend
Gregerstraße 12, 2401 Fischamend
5. die Abteilung Verkehrsrecht
6. die Abteilung Wasserrecht und Schifffahrt, als wasserwirtschaftliches Planungsorgan

Ergeht weiters zur Kenntnis an:

7. das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt- und Wasserwirtschaft
Stubenbastei 5, 1010 Wien

NÖ Landesregierung
Im Auftrage
Mag. Hiesberger

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung

[Handwritten signature]

Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

PROJEKTMANAGEMENT
VERFAHRENSFÜHRUNG FLUGHÄFEN

Infrastruktur

GZ. BMVIT-60.689/0004-II/PMV/2005

Flughafen Wien, 01.04.2005

Betr.: Flughafen Wien;
Air Cargo Center und
Handling-Center West;
8 Aufzugsanlagen;
Errichtungsbewilligung

VERHANDLUNGSSCHRIFT

aufgenommen am 01.04.2005 auf dem Flughafen Wien vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Projektmanagement Verfahrensführung Flughäfen, gemäß §§ 40 - 44 AVG in Verbindung mit § 78 Abs. 2 Luftfahrtgesetz, BGBl. Nr. 253/1957 i.d.g.F (LFG).

Gegenstand der Verhandlung

Antrag der Flughafen Wien Aktiengesellschaft vom 14.03.2005 auf Erteilung der Bewilligung gemäß § 78 LFG für die Errichtung von 8 Aufzugsanlagen im Air Cargo-Center und Handling Center-West, auf dem Flughafen Wien.

Anwesende

Verhandlungsleiter:

Min.Rat Dr. Rolf A. NEIDHART

Mitwirkende amtliche Organe:

Mag. Martin STROBEL
BMVIT, Projektmanagement
Verfahrensführung Flughäfen.

Sonstige Behördenvertreter:

Bundesministerium für Verkehr, Innovation
und Technologie, Verkehrs-Arbeitsinspektorat

AD Herbert LENK

Amt der NÖ Landesregierung:

OBR Dipl.-Ing. Josef MILLNER
als bautechnischer Amtssachverständiger

w. Hofrat Dipl.-Ing. Ernst BISTRICKY
als elektrotechnischer und fördertechischer
Amtssachverständiger

NÖ Landesstelle für Brandverhütung

TI Emerich GRONE

Anwesende Parteien und sonstige Beteiligte:

Flughafen Wien Aktiengesellschaft:

Ing. Christian MOLLIK
BI Manfred SOMMERER

Projektanten:
Generalunternehmer Fa. Gerstl: Dipl.-Ing. Robert KORNHUBER

Fa. Kone: Markus VEIT

Schriftführerin: Nicole JANISCH

Nach Eröffnung der Verhandlung um 17.00 Uhr und Feststellung der Anwesenden sowie ihrer Vertretungsbefugnis wird vom Verhandlungsleiter der Verhandlungsgegenstand dargelegt.

Von den Vertretern der Flughafen Wien AG und den Projektanten, wird anhand der Einreichunterlagen das Vorhaben erläutert. Anschließend wird das Projekt diskutiert. Ein Ortsaugenschein wird von den Anwesenden für nicht erforderlich erachtet.

Die Amtssachverständigen des Amtes der NÖ Landesregierung sowie die Vertreter des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und der NÖ Landesstelle für Brandverhütung erstellen sodann gemeinsam folgenden

BEFUND

Die Flughafen Wien Aktiengesellschaft hat mit Schreiben vom 14.03.2005 samt Einreichunterlagen die Bewilligung gemäß § 78 LFG für die Errichtung von 8 Aufzugsanlagen im Air Cargo-Center und Handling Center-West, auf dem Flughafen Wien beantragt.

Vorgelegt wurden folgende Unterlagen:

- Beschreibung der Aufzugsanlage, Anlagen Nr. 28372 vom 29.12.2004
 - Beschreibung der Aufzugsanlage, Anlagen Nr. 28373 vom 13.01.2005
 - Beschreibung der Aufzugsanlage, Anlagen Nr. 28374 vom 13.01.2005
 - Beschreibung der Aufzugsanlage, Anlagen Nr. 28375 vom 13.01.2005
 - Beschreibung der Aufzugsanlage, Anlagen Nr. 28376 vom 13.01.2005
 - Beschreibung der Aufzugsanlage, Anlagen Nr. 28377 vom 13.01.2005
 - Beschreibung der Aufzugsanlage, Anlagen Nr. 28378 vom 13.01.2005
 - Beschreibung der Aufzugsanlage, Anlagen Nr. 28379 vom 13.01.2005
- alle verfasst von Fa. Kone AG, 1231 Wien.

Es ist beabsichtigt, folgende Aufzugsanlagen im Handling Center-West (HCW) zu errichten:

Aufstellungsort: HCW, Nordost-Ecke Lastenaufzug

Personenaufzug dient hauptsächlich der Personenbeförderung.

Nennlast 2000 kg oder 26 Personen

Baujahr 2005, Nenngeschwindigkeit 0,5 m/s, Förderhöhe 8,3 m

Fabriksnummer: 28372

Die Fahrbahn führt vom Erdgeschoß bis ins 1. Obergeschoß. Die Anlage verfügt über 2 Halte- bzw. 2 Ladestellen.

Der Aufzug hat keinen Triebwerksraum, das Triebwerk wird im Schachtkopf untergebracht. Die Kabinentüren sind 4-blättrig zentral öffnende Teleskopschiebetüren. Der Aufzug wird mit einer Brandfallrückholsteuerung ausgestattet.

Der Schacht wird in massiver Bauweise hergestellt.

Die Ausführung erfolgt nach ÖNORM B 2450:2001-05; ÖNORM EN 81-1 ausgenommen Punkt 6 – Ausgabe April 1999 und ASV 1996. In Verkehr gebracht nach Anhang 5 (Modul B) und Anhang 6 (Modul F)

Die Aufzugsanlage wird behindertengerecht nach ÖNORM B 1600 Ausgabe 12-2003 ausgeführt.

Aufstellungsort: HCW, Stiege 1

Personenaufzug dient hauptsächlich der Personenbeförderung.

Nennlast 630 kg oder 8 Personen

Baujahr 2005, Nenngeschwindigkeit 1,0 m/s, Förderhöhe 16,81 m

Fabriksnummer: 28373

Die Fahrbahn führt von Halt „U“ bis Halt „2“. Die Anlage verfügt über 5 Halte- bzw. 5 Ladestellen.

Der Aufzug hat keinen Triebwerksraum, das Triebwerk wird im Schachtkopf untergebracht. Die Kabinentüren sind 2-blättrig seitlich öffnende Teleskopschiebetüren. Der Aufzug wird mit einer Brandfallrückholsteuerung ausgestattet.

Der Schacht wird in massiver Bauweise hergestellt.

Die Ausführung erfolgt nach ÖNORM B 2450:2001-05; ÖNORM EN 81-1 ausgenommen Punkt 6 – Ausgabe April 1999 und ASV 1996. In Verkehr gebracht nach Anhang 10 (Modul G) und Anhang 6 (Modul F)

Die Aufzugsanlage wird behindertengerecht nach ÖNORM B 1600 Ausgabe 12-2003 ausgeführt.

Aufstellungsort: HCW, Stiege 2

Personenaufzug dient hauptsächlich der Personenbeförderung.

Nennlast 630 kg oder 8 Personen

Baujahr 2005, Nenngeschwindigkeit 1,0 m/s, Förderhöhe 16,81 m

Fabriksnummer: 28374

Die Fahrbahn führt von Halt „U“ bis Halt „2“. Die Anlage verfügt über 5 Halte- bzw. 5 Ladestellen.

Der Aufzug hat keinen Triebwerksraum, das Triebwerk wird im Schachtkopf untergebracht. Die Kabinentüren sind 2-blättrig seitlich öffnende Teleskopschiebetüren. Der Aufzug wird mit einer Brandfallrückholsteuerung ausgestattet.

Der Schacht wird in massiver Bauweise hergestellt.

Die Ausführung erfolgt nach ÖNORM B 2450:2001-05; ÖNORM EN 81-1 ausgenommen Punkt 6 – Ausgabe April 1999 und ASV 1996. In Verkehr gebracht nach Anhang 10 (Modul G) und Anhang 6 (Modul F)

Die Aufzugsanlage wird behindertengerecht nach ÖNORM B 1600 Ausgabe 12-2003 ausgeführt.

Weiters ist beabsichtigt, folgende Aufzugsanlagen im Air Cargo-Center (ACC) zu errichten:

Aufstellungsort: ACC, Stiege 11

Personenaufzug dient hauptsächlich der Personenbeförderung.

Nennlast 1000 kg oder 13 Personen

Baujahr 2005, Nenngeschwindigkeit 1,0 m/s, Förderhöhe 19,60 m

Fabriksnummer: 28375

Die Fahrbahn führt von Halt „U“ bis Halt „3“. Die Anlage verfügt über 5 Halte- bzw. 5 Ladestellen.

Der Aufzug hat keinen Triebwerksraum, das Triebwerk wird im Schachtkopf untergebracht. Die Kabinentüren sind 2-blättrig seitlich öffnende Teleskopschiebetüren. Der Aufzug wird mit einer Brandfallrückholsteuerung ausgestattet.

Der Schacht wird in massiver Bauweise hergestellt.

Die Ausführung erfolgt nach ÖNORM B 2450:2001-05; ÖNORM EN 81-1 ausgenommen Punkt 6 – Ausgabe April 1999 und ASV 1996. In Verkehr gebracht nach Anhang 10 (Modul G) .

Die Aufzugsanlage wird behindertengerecht nach ÖNORM B 1600 Ausgabe 12-2003 ausgeführt.

Aufstellungsort: ACC, Stiege 6

Personenaufzug dient hauptsächlich der Personenbeförderung.

Nennlast 630 kg oder 8 Personen

Baujahr 2005, Nenngeschwindigkeit 1,0 m/s, Förderhöhe 19,05 m

Fabriksnummer: 28376

Die Fahrbahn führt von Halt „U“ bis Halt „3“. Die Anlage verfügt über 5 Halte- bzw. 5 Ladestellen.

Der Aufzug hat keinen Triebwerksraum, das Triebwerk wird im Schachtkopf untergebracht. Die Kabinentüren sind 2-blättrig seitlich öffnende Teleskopschiebetüren. Der Aufzug wird mit einer Brandfallrückholsteuerung ausgestattet.

Der Schacht wird in massiver Bauweise hergestellt.

Die Ausführung erfolgt nach ÖNORM B 2450:2001-05; ÖNORM EN 81-1 ausgenommen Punkt 6 – Ausgabe April 1999 und ASV 1996. In Verkehr gebracht nach Anhang 10 (Modul G).

Die Aufzugsanlage wird behindertengerecht nach ÖNORM B 1600 Ausgabe 12-2003 ausgeführt.

Aufstellungsort: ACC, Stiege 7

Personenaufzug dient hauptsächlich der Personenbeförderung.

Nennlast 630 kg oder 8 Personen

Baujahr 2005, Nenngeschwindigkeit 1,0 m/s, Förderhöhe 19,05 m

Fabriksnummer: 28377

Die Fahrbahn führt von Halt „U“ bis Halt „3“. Die Anlage verfügt über 5 Halte- bzw. 5 Ladestellen. Der Aufzug hat keinen Triebwerksraum, das Triebwerk wird im Schachtkopf untergebracht. Die Kabinentüren sind 2-blättrig seitlich öffnende Teleskopschiebetüren. Der Aufzug wird mit einer Brandfallrückholsteuerung ausgestattet.

Der Schacht wird in massiver Bauweise hergestellt.

Die Ausführung erfolgt nach ÖNORM B 2450:2001-05; ÖNORM EN 81-1 ausgenommen Punkt 6 – Ausgabe April 1999 und ASV 1996. In Verkehr gebracht nach Anhang 10 (Modul G).

Die Aufzugsanlage wird behindertengerecht nach ÖNORM B 1600 Ausgabe 12-2003 ausgeführt.

Aufstellungsort: ACC, Stiege 8

Personenaufzug dient hauptsächlich der Personenbeförderung.

Nennlast 630 kg oder 8 Personen

Baujahr 2005, Nenngeschwindigkeit 1,0 m/s, Förderhöhe 19,05 m

Fabriksnummer: 28378

Die Fahrbahn führt von Halt „U“ bis Halt „3“. Die Anlage verfügt über 5 Halte- bzw. 5 Ladestellen.

Der Aufzug hat keinen Triebwerksraum, das Triebwerk wird im Schachtkopf untergebracht. Die Kabinentüren sind 2-blättrig seitlich öffnende Teleskopschiebetüren. Der Aufzug wird mit einer Brandfallrückholsteuerung ausgestattet.

Der Schacht wird in massiver Bauweise hergestellt.

Die Ausführung erfolgt nach ÖNORM B 2450:2001-05; ÖNORM EN 81-1 ausgenommen Punkt 6 – Ausgabe April 1999 und ASV 1996. In Verkehr gebracht nach Anhang 10 (Modul G).

Die Aufzugsanlage wird behindertengerecht nach ÖNORM B 1600 Ausgabe 12-2003 ausgeführt.

Aufstellungsort: ACC, Stiege 10

Personenaufzug dient hauptsächlich der Personenbeförderung.

Nennlast 630 kg oder 8 Personen

Baujahr 2005, Nenngeschwindigkeit 1,0 m/s, Förderhöhe 19,05 m

Fabriksnummer: 28379

Die Fahrbahn führt von Halt „U“ bis Halt „3“. Die Anlage verfügt über 6 Halte- bzw. 6 Ladestellen.

Der Aufzug hat keinen Triebwerksraum, das Triebwerk wird im Schachtkopf untergebracht. Die Kabinentüren sind 2-blättrig seitlich öffnende Teleskopschiebetüren. Der Aufzug wird mit einer Brandfallrückholsteuerung ausgestattet.

Der Schacht wird in massiver Bauweise hergestellt.

Die Ausführung erfolgt nach ÖNORM B 2450:2001-05; ÖNORM EN 81-1 ausgenommen Punkt 6 – Ausgabe April 1999 und ASV 1996. In Verkehr gebracht nach Anhang 10 (Modul G).

Die Aufzugsanlage wird behindertengerecht nach ÖNORM B 1600 Ausgabe 12-2003 ausgeführt.

Alle Anlagen werden mit einer Notrufeinrichtung in Form einer Klingel und einem Kommunikationssystem in Form eines Fahrkorb-Notdienst-Telefons ausgestattet.

Für sämtliche Aufzüge liegen positive Vorprüfungsgutachten, ausgestellt von Ing. Ernst Scheithauer, 3108 St. Pölten, vom 28.1.2005, vor. Darin wird ausgeführt, dass die Prüfung der Einreichunterlagen ergeben hat, dass die geplante Ausführung der Aufzüge der NÖ Aufzugsordnung 1995 und der NÖ AUDV 1995 sowie der ASV 1996 entspricht. Diese Vorprüfungsgutachten werden zum Akt genommen.



GUTACHTEN

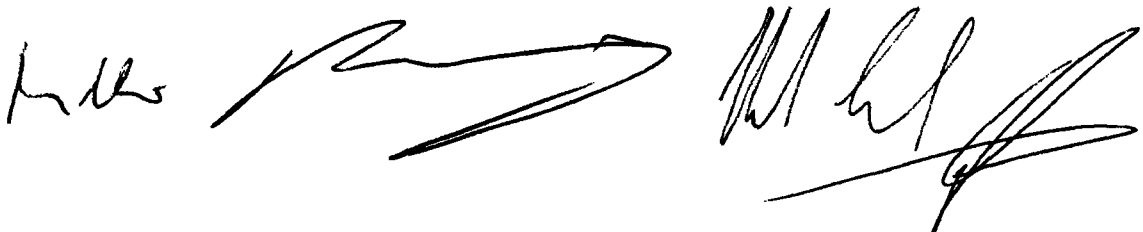
(der Vertreter)
Vom Standpunkt des Amtes der NÖ Landesregierung sowie vom Standpunkt der Vertreter des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und der NÖ Landesstelle für Brandverhütung bestehen gegen die Erteilung der beantragten Bewilligung für die Errichtung von 8 Aufzugsanlagen im Air Cargo-Center und Handling

Center-West, auf dem Flughafen Wien keine Bedenken, wenn zur Gewährleistung der Sicherheit der Luftfahrt und eines zweckmäßigen Betriebes nachstehende

BEDINGUNGEN UND AUFLAGEN

erfüllt werden:

1. Das gesamte Projekt ist entsprechend den vorgelegten Unterlagen, den obigen Befundausführungen und den im weiteren dargelegten Änderungen plan-, sach- und fachgemäß von hiezu befugten Unternehmen und Personen auszuführen.
2. In den Schächten dürfen keine aufzugsfremden Leitungen, Installationen oder dgl. verlegt werden.
3. Die Aufzugsschächte sind direkt ins Freie im Bereich des Schachtkopfes ständig wirksam zu entlüften.
4. Werden Lüftungsleitungen der Aufzugsschächte durch andere Räume geführt, so sind sie in diesem Bereich brandbeständig auszubilden. Hierüber sind Prüfatteste und Einbaunachweise der Luftfahrtbehörde anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
5. Die Schächte sind brandbeständig (F 90) auszuführen. Die Schachttüren sind gemäß DIN 18091 oder ÖNORM EN 81-58 auszuführen oder das Brandverhalten der Schachttüren muss den Anforderungen der DIN 4102-5 entsprechen. Nicht ausgemauerte Zargenstöcke müssen mit Steinwolle hinterfüllt werden. Über die Ausführung sind Prüfatteste und Einbaunachweise der Luftfahrtbehörde anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
6. Die Schächte der Aufzugsanlagen sind in die Brandmeldeanlage einzubeziehen und sind die Aufzüge mit einer Brandfall-Rückholsteuerung auszuführen, die den Fahrkorb nach dem Ansprechen eines Brandmelders - einer Umgebungsschleife - in die Zugangsebene der Feuerwehr holt und dort mit geöffneten Türen außer Betrieb nimmt. Für diese Rückhofahrt muss jene Einrichtung abgeschaltet werden, die im normalen Betrieb die Türschließbewegung umsteuert und die durch Rauch beeinflusst werden kann. Hat ein Brandmelder im Bereich der Haltestelle der Zugangsebene der Feuerwehr angesprochen, hat diese Rückhofahrt zu einer anderen, sicheren Haltestelle zu erfolgen. Die Verknüpfung mit der Brandmeldeanlage ist gemäß den Bestimmungen der TRVB S 123 und S 151 herzustellen.
7. Bei jeder Schachttüre ist der Hinweis "Aufzug im Brandfall nicht benützen" unter Verwendung eines Schildes gemäß ÖNORM Z 1000 anzuschreiben.
8. Im unmittelbaren Bereich der Haltestellen im Hauptzugangsgeschoß, ist ein versperbarer Steigleitungsschalter zu situieren, mit dem die Stromzuführung zum Aufzugsantrieb abschaltbar sein muss. Dieser Schalter ist mit „Aufzug“ zu kennzeichnen, die Schaltstellung muss deutlich erkennbar und der Schlüssel in beiden Schaltstellungen abziehbar sein.
9. In der Schachtgrube sind die Aufzüge an einen Fundamenterder anzuschließen.
10. Für die gegenständlichen Aufzugsanlagen ist eine entsprechende Anzahl von Aufzugswärtern zu nominieren. Die entsprechenden Zeugnisse sind in den Aufzugsbüchern einzuheften.
11. Nach Fertigstellung und vor Betriebsaufnahme sind die Aufzüge einer Abnahmeprüfung durch einen Aufzugsprüfer zu unterziehen. Eine Ausfertigung der Gutachten über die Abnahmeprüfung ist der Luftfahrtbehörde anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
12. Der Betrieb, die Wartung und die regelmäßigen Prüfungen der Aufzüge haben gemäß den Anleitungen des Montagebetriebes und entsprechend den Bestimmungen der einschlägigen ÖNORMEN zu erfolgen.
13. Das Notruftelefon der Aufzugsanlagen ist in eine ständig besetzte Zentrale zu führen. Die Verbindung muss entweder selbsttätig aufgebaut werden oder es ist eine entsprechende Notrufnummer im Bereich des Telefons gut sichtbar und dauerhaft anzubringen.



Stellungnahme des Vertreters der Flughafen Wien AG:

Das Verhandlungsergebnis wird zustimmend zur Kenntnis genommen.



Der Bundesminister für Landesverteidigung hat mit Schreiben vom 31.03.2005 GZ. S90964/13-Recht/2005 bekannt gegeben, dass keine Einwände gegen die Erteilung der gegenständlichen Errichtungsbewilligung bestehen.

Von den beiden Amtssachverständigen des Amtes der NÖ Landesregierung werden an Gebühren EUR 190,12 geltend gemacht. Der Vertreter der Flughafen Wien Aktiengesellschaft erklärt hiezu, dass diese Gebühren seitens der Flughafen Wien Aktiengesellschaft direkt mit dem Amt der NÖ-Landesregierung abgerechnet werden.

Vom Vertreter des Verkehrs-Arbeitsinspektorates wird gemäß § 15 des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes, BGBl. Nr. 650/1994 i.d.g.F. eine Gebühr von € 18,90 geltend gemacht.

Auf die Verlesung der laut diktierten Verhandlungsschrift wird von den Verhandlungsteilnehmern verzichtet.

Da kein weiteres Vorbringen erfolgt, verkündet der Verhandlungsleiter den nachfolgenden

BESCHIED
SPRUCH
I.

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Zivilluftfahrtbehörde erteilt hiermit gemäß § 78 Abs. 1 und 2 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957 i.d.g.F., nach Anhörung des Bundesministers für Landesverteidigung der Flughafen Wien Aktiengesellschaft gemäß dem Antrag vom 14.03.2005 die Bewilligung für die Errichtung von 8 Aufzugsanlagen im Air Cargo-Center und Handling Center-West, auf dem Flughafen Wien, unter Zugrundelegung folgender, integrierte Bestandteile dieses Bescheides bildender Unterlagen, und zwar

- Beschreibung der Aufzugsanlage, Anlagen Nr. 28372 vom 29.12.2004
 - Beschreibung der Aufzugsanlage, Anlagen Nr. 28373 vom 13.01.2005
 - Beschreibung der Aufzugsanlage, Anlagen Nr. 28374 vom 13.01.2005
 - Beschreibung der Aufzugsanlage, Anlagen Nr. 28375 vom 13.01.2005
 - Beschreibung der Aufzugsanlage, Anlagen Nr. 28376 vom 13.01.2005
 - Beschreibung der Aufzugsanlage, Anlagen Nr. 28377 vom 13.01.2005
 - Beschreibung der Aufzugsanlage, Anlagen Nr. 28378 vom 13.01.2005
 - Beschreibung der Aufzugsanlage, Anlagen Nr. 28379 vom 13.01.2005
- alle verfasst von Fa. Kone AG, 1231 Wien,

sowie unter folgenden Bedingungen und Auflagen:

1. Das gesamte Projekt ist entsprechend den vorgelegten Unterlagen, den obigen Befundausführungen und den im weiteren dargelegten Änderungen plan-, sach- und fachgemäß von hiezu befugten Unternehmen und Personen auszuführen.
2. In den Schächten dürfen keine aufzugsfremden Leitungen, Installationen oder dgl. verlegt werden.
3. Die Aufzugsschächte sind direkt ins Freie im Bereich des Schachtkopfes ständig wirksam zu entlüften.

4. Werden Lüftungsleitungen der Aufzugsschächte durch andere Räume geführt, so sind sie in diesem Bereich brandbeständig auszubilden. Hierüber sind Prüfatteste und Einbaunachweise der Luftfahrtbehörde anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
5. Die Schächte sind brandbeständig (F 90) auszuführen. Die Schachttüren sind gemäß DIN 18091 oder ÖNORM EN 81-58 auszuführen oder das Brandverhalten der Schachttüren muss den Anforderungen der DIN 4102-5 entsprechen. Nicht ausgemauerte Zargenstöcke müssen mit Steinwolle hinterfüllt werden. Über die Ausführung sind Prüfatteste und Einbaunachweise der Luftfahrtbehörde anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
6. Die Schächte der Aufzugsanlagen sind in die Brandmeldeanlage einzubeziehen und sind die Aufzüge mit einer Brandfall-Rückholsteuerung auszuführen, die den Fahrkorb nach dem Ansprechen eines Brandmelders - einer Umgebungsschleife - in die Zugangsebene der Feuerwehr holt und dort mit geöffneten Türen außer Betrieb nimmt. Für diese Rückholfahrt muss jene Einrichtung abgeschaltet werden, die im normalen Betrieb die Türschließbewegung umsteuert und die durch Rauch beeinflusst werden kann. Hat ein Brandmelder im Bereich der Haltestelle der Zugangsebene der Feuerwehr angesprochen, hat diese Rückholfahrt zu einer anderen, sicheren Haltestelle zu erfolgen. Die Verknüpfung mit der Brandmeldeanlage ist gemäß den Bestimmungen der TRVB S 123 und S 151 herzustellen.
7. Bei jeder Schachttüre ist der Hinweis "Aufzug im Brandfall nicht benutzen" unter Verwendung eines Schildes gemäß ÖNORM Z 1000 anzuschreiben.
8. Im unmittelbaren Bereich der Haltestellen im Hauptzugangsgeschoß, ist ein versperrbarer Steigleitungsschalter zu situieren, mit dem die Stromzuführung zum Aufzugsantrieb abschaltbar sein muss. Dieser Schalter ist mit „Aufzug“ zu kennzeichnen, die Schaltstellung muss deutlich erkennbar und der Schlüssel in beiden Schaltstellungen abziehbar sein.
9. In der Schachtgrube sind die Aufzüge an einen Fundamentanker anzuschließen.
10. Für die gegenständlichen Aufzugsanlagen ist eine entsprechende Anzahl von Aufzugswärtern zu nominieren. Die entsprechenden Zeugnisse sind in den Aufzugsbüchern einzuheften.
11. Nach Fertigstellung und vor Betriebsaufnahme sind die Aufzüge einer Abnahmeprüfung durch einen Aufzugsprüfer zu unterziehen. Eine Ausfertigung der Gutachten über die Abnahmeprüfung ist der Luftfahrtbehörde anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
12. Der Betrieb, die Wartung und die regelmäßigen Prüfungen der Aufzüge haben gemäß den Anleitungen des Montagebetriebes und entsprechend den Bestimmungen der einschlägigen ÖNORMEN zu erfolgen.
13. Das Notruftelefon der Aufzugsanlagen ist in eine ständig besetzte Zentrale zu führen. Die Verbindung muss entweder selbsttätig aufgebaut werden oder es ist eine entsprechende Notrufnummer im Bereich des Telefons gut sichtbar und dauerhaft anzubringen.

Die Verhandlungsschrift des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, Projektmanagement Verfahrensführung Flughäfen, vom 01.04.2005, GZ. BMVIT-60.689/0004-II/PMV/2005, bildet ebenfalls einen integrierten Bestandteil dieses Bescheides

II.

Für die Erteilung dieses Bescheides sind von der Flughafen Wien AG

- a) gemäß TP 393 lit. b Ziff. 1 der Bundes-Verwaltungs-
Abgabenverordnung, BGBl. Nr. 24/1983 i.d.g.F.,
eine Verwaltungsabgabe von EUR 218,00

- | | | | |
|----|--|-----|--------|
| b) | gemäß § 1 der Bundes-Kommissionsgebührenverordnung, BGBl. Nr. 246/1976 i.d.g.F., Kommissionsgebühren für 2 Amtsortorgane und 2 halbe Stunden von | EUR | 37,80 |
| c) | gemäß Gebührengesetz 1957 i.d.g.F., (Antrag, Antragsbeilagen, Verhandlungsschrift) Gebühren von..... | EUR | 764,80 |
| d) | gemäß § 15 des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes BGBl. Nr. 650/1994 i.d.g.F., eine Gebühr von | EUR | 18,90 |

somit insgesamt EUR 1.039,50 zu entrichten.

Die Verwaltungsabgabe, die Kommissionsgebühren, die Gebühr des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und die Gebühren gemäß Gebührengesetz sind binnen 2 Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides mittels der beigeschlossenen Zahlscheine an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zu überweisen.

B E G R Ü N D U N G

Die Realisierung des gegenständlichen Vorhabens ist im Interesse eines sicheren und geordneten Flughafenbetriebes auf dem Flughafen Wien notwendig.

Das Vorhaben ist für die Sicherheit der Luftfahrt förderlich und auf Grund der Ergebnisse der vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Projektmanagement Verfahrensführung Flughäfen, am 01.04.2005 auf dem Flughafen Wien durchgeführten Verhandlung gemäß § 78 Abs. 1 und 2 LFG zu bewilligen.

Die Bedingungen und Auflagen, die den Erfordernissen der Sicherheit der Luftfahrt Rechnung tragen, stützen sich auf das Gutachten der Amtssachverständigen des Amtes der NÖ Landesregierung sowie auf die Ausführungen der Vertreter des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und der NÖ Landesstelle für Brandverhütung. Auf die diesem Gutachten zugrunde liegenden detaillierten Befundausführungen wird – um Wiederholungen zu vermeiden – ausdrücklich hingewiesen.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf die bezogenen Rechtsvorschriften.

R E C H T S M I T T E L B E L E H R U N G

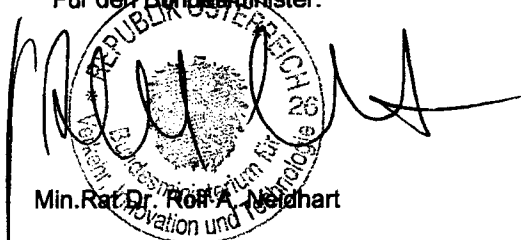

Gegen diesen Bescheid ist kein ordentliches Rechtsmittel zulässig.

H I N W E I S

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb von sechs Wochen nach Zustellung Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof und ebenso an den Verfassungsgerichtshof erhoben werden. Sie muß von einem Rechtsanwalt unterschrieben sein. Bei Einbringung einer solchen Beschwerde, ist eine Gebühr von EUR 180,-- zu entrichten.

Der Inhalt und die Verkündung dieses mündlichen Bescheides werden hiermit gemäß § 62 Abs. 2 AVG beurkundet.

Verhandlungsdauer: 2 halbe Stunden

Für den Bundesminister:

Min. Rat Dr. Rolf A. Neidhart


Zur Kenntnis genommen:





Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

**VERFAHRENSFÜHRUNG
BEZÜGLICH FLUGHÄFEN**

GZ. BMVIT-60.689/0004-II/VF/2006

**Betr.: Flughafen Wien;
Air Cargo Center (ACC);
Erdgeschoß, Achsen 0-6 und 23-29 / I-H
(Halle 265);
Teil-Benützungsbewilligung**

Flughafen Wien, 27.04.2006

VERHANDLUNGSSCHRIFT

aufgenommen am 27.04.2006 auf dem Flughafen Wien vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Verfahrensführung bezüglich Flughäfen, gemäß §§ 40 - 44 AVG in Verbindung mit § 78 Abs. 2 Luftfahrtgesetz, BGBl. Nr. 253/1957 i.d.g.F (LFG).

Gegenstand der Verhandlung

Antrag der Flughafen Wien Aktiengesellschaft vom 19.04.2006 auf Erteilung der Teil-Benützungsbewilligung gemäß § 78 LFG für das gemäß dem Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Zivilluftfahrtbehörde vom 18.08.2004, GZ. BMVIT-60.689/0002-II/PMV/2004, auf dem Flughafen Wien errichtete Air Cargo Center, Erdgeschoß, Achsen 0-6 und 23-29 / I-H (Halle 265).

Anwesende

Verhandlungsleiter:

Min.Rat Dr. Rolf A. NEIDHART

Mitwirkende amtliche Organe:

Mag. Martin STROBEL
Bundesministerium für Verkehr, Innovation
und Technologie,
Verfahrensführung bezüglich Flughäfen

Sonstige Behördenvertreter:

Bundesministerium für Verkehr, Innovation
und Technologie, Verkehrs-Arbeitsinspektorat

AD Herbert LENK

Amt der NÖ Landesregierung:

w. Hofrat Dipl.-Ing. Josef MILLNER
als bautechnischer Amtssachverständiger

DI. Peter EINSIEDLER
als elektro- und maschinenbautechnischer
Amtssachverständiger

Zollamt Flughafen Wien

Gerhard KOLLER

NÖ Landesstelle für Brandverhütung

TI Emmerich GRONE

Anwesende Parteien und sonstige Beteiligte:

Flughafen Wien Aktiengesellschaft:

Ing. Mag. Wolfgang CICHON
Dipl.-Ing. Irene KONRAD
Mag. Marc SINZINGER
OBI Walter TUMA

Projektanten und ausführende Firmen:

Architekturbüro Treusch:

Arch. Dipl.-Ing. Andreas TREUSCH
Dipl.-Ing. Bernd SCHEFFKNECHTHaustechnik Fa. ZFG:
Projektsteuerung
HL-ZTG:Ing. Josef FELLHOFER
Ing Kerstin DENSAÖrtliche Bauaufsicht
Vasko+Partner:Ing. Andreas STRODL
Ing. Alois SCHNABLGeneralunternehmer
Fa. Gerstl:Robert BAUER
Ing. Markus GEISBAUER
Ing. Gerhard STEINER

ARGE Elektro SAW/Bostelmann:

Klaus PUCHEGGER

Schriftführer:

Bmstr. Ing. Wolfgang CZERNILOFSKY

Nach Eröffnung der Verhandlung um 08.30 Uhr und Feststellung der Anwesenden sowie ihrer Vertretungsbefugnis wird vom Verhandlungsleiter der Verhandlungsgegenstand dargelegt.

Das Projekt wird nochmals erläutert. Ein Ortsaugenschein wird durchgeführt.

Sodann erstellen die Amtssachverständigen des Amtes der NÖ Landesregierung sowie die Vertreter des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und der NÖ Landesstelle für Brandverhütung gemeinsam folgenden

BEFUND

Die heutige Kollaudierungsverhandlung betrifft das gemäß dem Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Zivilluftfahrtbehörde vom 18.08.2004, GZ. BMVIT-60.689/0002-II/PMV/2004, auf dem Flughafen Wien errichtete Air Cargo Center, Erdgeschoß, Achsen 0-6 und 23-29 / I-H (Halle 265).

Das Vorhaben wurde im Wesentlichen konsensgemäß ausgeführt. Folgende Änderungen wurden am heutigen Tag mitbegutachtet:

ERDGESCHOSS:

- Halle 265: ein zusätzlicher Raum (A00.211 Sprinkler) wurde als eigener Brandabschnitt errichtet.
- RFS-Halle: ein zusätzlicher Raum (A00.093 Büro SZ) wurde errichtet.
- Durchbruch Lager HCW/RFS-Halle: Das Lager HCW ist zusätzlich gesprinkelt, Abtrennung der Hallen durch ein Schiebetor T90. Eine Stellungnahme des Büros FCP vom 27.04.2006, GZ 04/002, wurde vorgelegt und zum Akt genommen.
- Zusätzliche Abtrennung im Lager HCW durch eine Gitterwand, neue Auffahrtsrampe zur RFS-Halle.
- Zusätzlicher Lagerbereich: A00.214 Lager T – keine Decke.
- Vergrößerung Importschleuse
- Vergrößerung des Sektionaltors (zum RFS-Hof), Achse 4/C

Am heutigen Tag wurde eine Nachweis- und Attestsammlung vorgelegt und zum Akt genommen.

Weiters wurden am heutigen Tag folgende Bestandspläne vorgelegt und ebenfalls zum Akt genommen:

| | | | |
|--------------------------|------------------------------|-------|------------|
| • ACC-01-BP-EG-00-01-F1 | GRUNDRISS ERDGESCHOSS - WEST | 1:200 | APRIL 2006 |
| • ACC-01-BP-EG-00-02-F1 | GRUNDRISS ERDGESCHOSS - OST | 1:200 | APRIL 2006 |
| • ACC-01-BP-1OG-00-01-F1 | GRUNDRISS 1. OBERGESCHOSS | 1:200 | APRIL 2006 |
| • ACC-01-BP-3OG-00-01-F1 | GRUNDRISS 3. OBERGESCHOSS | 1:200 | APRIL 2006 |

Zu den Bedingungen und Auflagen des Errichtungsbewilligungsbescheides vom 18.08.2004, GZ. BMVIT-60.689/0002-II/PMV/2004 ist – soweit sie heute Gegenstand der Verhandlung sind - folgendes festzustellen:

- zu 1 erfüllt
- zu 2 Bau-Betriebsvorschrift
- zu 3 erfüllt
- zu 4 nicht erfüllt.
- zu 5 Betriebsvorschrift. Seitens der ACG wurde mitgeteilt, dass von der bestehenden Dacheindeckung keine Blendwirkungen auf Bedienstete der Flugplatzkontrollstelle erwartet werden.

- zu 6 erfüllt. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass für das Multilaterationssystem des Flughafens Wien noch keine Benützungsbewilligung vorliegt.
- zu 7-9 gegenstandslos, die Benützungsbewilligung für das HCW wurde mit Bescheid des BMVIT, GZ BMVIT-60.689/0007-II/PMV/2005, vom 06.06.2005 erteilt.
- zu 10 erfüllt, Sicherheitsprotokoll, ausgestellt von der Fa. Babak und Bostelmann, 1210 Wien, vom 21.04.2006, mit der Nummer 06329 wurde vorgelegt.
- zu 11 erfüllt, siehe Nachweis- und Attestsammlung
- zu 12-16 erfüllt, siehe Nachweis- und Attestsammlung.
- zu 17-19 Betriebsvorschrift
- zu 20+21 gegenstandslos
- zu 22 gegenstandslos, nur in der Herstellungsphase relevant gewesen.
- zu 23-27 gegenstandslos, die Benützungsbewilligung für das HCW wurde mit Bescheid des BMVIT, GZ BMVIT-60.689/0007-II/PMV/2005, vom 06.06.2005 erteilt. Im gegenständlichen Bauabschnitt wurden keine neuen Heißwasserleitungen ausgeführt.
- zu 28-35 erfüllt, siehe Nachweis- und Attestsammlung
- zu 36 erfüllt, siehe Nachweis- und Attestsammlung, auch Betriebs- und Instandhaltungsvorschrift.
- zu 37-39 nicht Gegenstand der Verhandlung
- zu 40 nicht Gegenstand der Verhandlung
- zu 41 erfüllt, siehe Nachweis- und Attestsammlung
- zu 42 nicht Gegenstand der Verhandlung
- zu 43 erfüllt, siehe Nachweis- und Attestsammlung
- zu 44 gegenstandslos, die Benützungsbewilligung für das HCW wurde mit Bescheid des BMVIT, GZ BMVIT-60.689/0007-II/PMV/2005, vom 06.06.2005 erteilt.
- zu 45+46 nicht Gegenstand der Verhandlung
- zu 47 erfüllt, siehe Nachweis- und Attestsammlung
- zu 48 teilweise erfüllt. Die fertig gestellte Brandmeldeanlage befindet sich im Probetrieb. Der Prüfbericht der abnehmenden Stelle ist noch ausständig.
Im übrigen siehe Nachweis- und Attestsammlung
- zu 49 teilweise erfüllt. Die Brandfallsteuerungen sind funktionstüchtig. Die Nennung im Überprüfungsbericht der Brandmeldeanlage ist ausständig.
Im übrigen siehe Nachweis- und Attestsammlung
- zu 50 erfüllt, siehe Nachweis- und Attestsammlung

- zu 51 **teilweise erfüllt.** Die Rauch- und Wärmeabzugsanlagen und die Brandentrauchungsanlagen sind funktionstüchtig. Siehe Nachweis- und Attestsammlung. Der Prüfbericht der abnehmenden Stelle ist noch ausständig.
- zu 52-55 **erfüllt.** Siehe Nachweis- und Attestsammlung
- zu 56 **nicht Gegenstand der Verhandlung**
- zu 57-59 **erfüllt.** Siehe Nachweis- und Attestsammlung
- zu 60 **Bau-Betriebsvorschrift**
- zu 61 **gegenstandslos,** die Benützungsbewilligung für das HCW wurde mit Bescheid des BMVIT, GZBMVIT-60.689/0007-II/PMV/2005, vom 06.06.2005 erteilt.
- zu 62-88 **nicht Gegenstand der Verhandlung**
- zu 89 **erfüllt und Betriebsvorschrift.** Siehe Nachweis- und Attestsammlung
- zu 90+91 **erfüllt.** Siehe Nachweis- und Attestsammlung.
- zu 92-97 **nicht Gegenstand der Verhandlung**
- zu 98 **Betriebsvorschrift**
- zu 99 **erfüllt.** Siehe Nachweis- und Attestsammlung
- zu 100-101 **nicht Gegenstand der Verhandlung**
- zu 102 **erfüllt.** Siehe Nachweis- und Attestsammlung.
- zu 103 **erfüllt.** Siehe Nachweis- und Attestsammlung und auch Betriebsvorschrift
- zu 104 **gegenstandslos,** die Benützungsbewilligung für das HCW wurde mit Bescheid des BMVIT, GZ BMVIT-60.689/0007-II/PMV/2005, vom 06.06.2005 erteilt.
- zu 105 **nicht Gegenstand der Verhandlung**
- zu 106 **gegenstandslos,** die Benützungsbewilligung für das HCW wurde mit Bescheid des BMVIT, GZBMVIT-60.689/0007-II/PMV/2005, vom 06.06.2005 erteilt.
- zu 107 **Betriebsvorschrift**
- zu 108 **erfüllt.**
- zu 109 **erfüllt.** Siehe Nachweis- und Attestsammlung

The bottom of the page features three handwritten signatures and initials. On the left, there are two sets of initials, possibly 'M.H.' and 'M.H.'. In the center, there is a large, stylized signature that appears to be 'G.'. On the right, there is a signature that reads 'K. Ertl'.

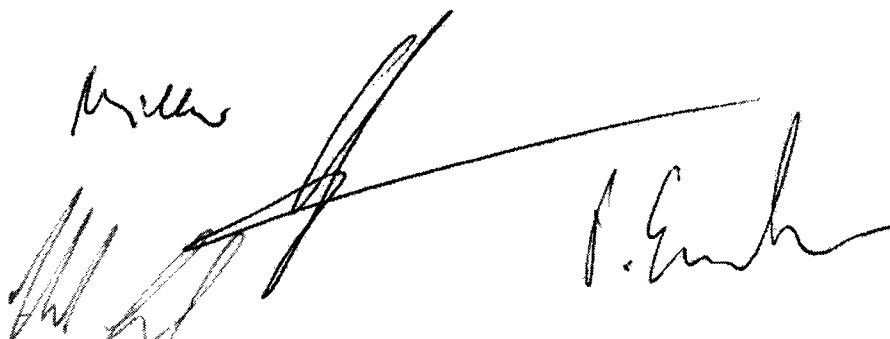
GUTACHTEN

Vom Standpunkt der Amtssachverständigen des Amtes der NÖ Landesregierung sowie vom Standpunkt der Vertreter des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und der NÖ Landesstelle für Brandverhütung bestehen gegen die Erteilung der beantragten Teil-Benützungsbewilligung für das gemäß dem Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Zivilluftfahrtbehörde vom 18.08.2004, GZ. BMVIT-60.689/0002-II/PMV/2004, auf dem Flughafen Wien errichtete Air Cargo Center, Erdgeschoß, Achsen 0-6 und 23-29 / I-H (Halle 265) keine Bedenken, wenn zur Gewährleistung der Sicherheit der Luftfahrt und eines zweckmäßigen Betriebes nachstehende

BEDINGUNGEN UND AUFLAGEN

erfüllt werden:

1. Das gegenständliche Vorhaben ist in das Flughafensicherheitsprogramm einzubeziehen. Bezüglich Sicherheitskonzept (Security) einschließlich Kollektorsicherheit ist eine Bestätigung der zuständigen Abteilung des Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie vorzulegen, aus der hervorgeht, dass das Sicherheitskonzept der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt entspricht. Sollten sich bedingt durch das Sicherheitskonzept Änderungen am luftfahrtbehördlich gem. § 78 LFG bewilligten Projekt ergeben, so ist um eine entsprechende Bewilligung beim BMVIT/VF anzusuchen.
Termin: unverzüglich
2. Der Prüfbericht der Brandmeldeanlage der abnehmenden Stelle ist der Luftfahrtbehörde im Wege des brandschutztechnischen Sachverständigen vorzulegen.
Termin: 30.06.2006
3. Im Zuge der Erstellung des Prüfberichtes für die Brandmeldeanlage sind die Brandfallsteuerungen in diesen einzuarbeiten und der Luftfahrtbehörde im Wege des brandschutztechnischen Sachverständigen vorzulegen.
Termin: 30.06.2006
4. Der Prüfbericht der Rauch- und Wärmeabzugsanlagen der abnehmenden Stelle ist der Luftfahrtbehörde im Wege des brandschutztechnischen Sachverständigen vorzulegen.
Termin: 30.06.2006
5. Die in den Auflagepunkten 5, 36, 89, 98 und 103 des Errichtungsbewilligungsbescheides enthaltenen Betriebsvorschriften sind einzuhalten.

The image shows three handwritten signatures in black ink. The signatures are written in a cursive style. The first signature is on the left, the second is in the middle and overlaps the first, and the third is on the right.

Stellungnahme des Vertreters des Zollamts Flughafen Wien:

Das Verhandlungsergebnis wird zustimmend zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme des Vertreters der Flughafen Wien Aktiengesellschaft:

Das Verhandlungsergebnis wird zustimmend zur Kenntnis genommen.

Der Bundesminister für Landesverteidigung hat bis dato keine Stellungnahme abgegeben.

Von den beiden Amtssachverständigen des Amtes der NÖ Landesregierung werden für die Teilnahme an der heutigen Verhandlung Gebühren von € 1.555,20 geltend gemacht. Der Vertreter der Flughafen Wien AG erklärt hierzu, dass diese Gebühren seitens der Flughafen Wien AG direkt mit dem Amt der NÖ-Landesregierung abgerechnet werden.

Vom Vertreter des Verkehrs-Arbeitsinspektorates wird gemäß § 15 des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes, BGBl.-Nr. 658/1994 i.d.g.F., eine Gebühr von € 151,20 geltend gemacht.

Auf die Verlesung der laut diktierten Verhandlungsschrift wird von den Verhandlungsteilnehmern verzichtet.

Da kein weiteres Vorbringen erfolgt, verkündet der Verhandlungsleiter den nachfolgenden

BESCHIED**SPRUCH**

I.

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Zivilluftfahrtbehörde erteilt hiermit gemäß § 78 Abs. 1 und 2 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957 i.d.g.F., nach Anhörung des Bundesministers für Landesverteidigung der Flughafen Wien Aktiengesellschaft gemäß dem Antrag vom 19.04.2006 die Teil-Benutzungsbewilligung für das gemäß dem Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Zivilluftfahrtbehörde vom 18.08.2004, GZ. BMVIT-60.689/0002-II/PMV/2004, auf dem Flughafen Wien errichtete Air Cargo

Center, Erdgeschoß, Achsen 0-6 und 23-29 / I-H (Halle 265), und zwar unter folgenden Bedingungen und Auflagen:

1. Das gegenständliche Vorhaben ist in das Flughafensicherheitsprogramm einzubeziehen.
Bezüglich Sicherheitskonzept (Security) einschließlich Kollektorsicherheit ist eine Bestätigung der zuständigen Abteilung des Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie vorzulegen, aus der hervorgeht, dass das Sicherheitskonzept der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt entspricht. Sollten sich bedingt durch das Sicherheitskonzept Änderungen am luftfahrtbehördlich gem. § 78 LFG bewilligten Projekt ergeben, so ist um eine entsprechende Bewilligung beim BMVIT/VF anzusuchen.
Termin: unverzüglich
2. Der Prüfbericht der Brandmeldeanlage der abnehmenden Stelle ist der Luftfahrtbehörde im Wege des Brandschutztechnischen Sachverständigen vorzulegen.
Termin: 30.06.2006
3. Im Zuge der Erstellung des Prüfberichtes für die Brandmeldeanlage sind die Brandfallsteuerungen in diesen einzuarbeiten und der Luftfahrtbehörde im Wege des Brandschutztechnischen Sachverständigen vorzulegen.
Termin: 30.06.2006
4. Der Prüfbericht der Rauch- und Wärmeabzugsanlagen der abnehmenden Stelle ist der Luftfahrtbehörde im Wege des Brandschutztechnischen Sachverständigen vorzulegen.
Termin: 30.06.2006
5. Die in den Auflagepunkten 5, 36, 89, 98 und 103 des Errichtungsbewilligungsbescheides enthaltenen Betriebsvorschriften sind einzuhalten.

Die Verhandlungsschrift des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, Verfahrensführung bezüglich Flughäfen, vom 27.04.2006, GZ BMVIT-60.689/0004-II/PMV/2006, bildet einen integrierten Bestandteil dieses Bescheides.

II.

Für die Erteilung dieses Bescheides sind von der Flughafen Wien AG

- | | | | |
|----|---|---|--------|
| a) | gemäß TP 393 lit. b Ziff. 3 der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung, BGBl.Nr. 24/1983 i.d.g.F., eine Verwaltungsabgabe von | € | 109,00 |
| b) | gemäß § 1 der Bundes-Kommissionsgebührenverordnung, BGBl.Nr. 246/1976 i.d.g.F., Kommissionsgebühren für 2 Amtsorte und 16 halbe Stunden von | € | 302,40 |
| c) | gemäß Gebührengesetz 1957 i.d.g.F. (Antrag, Verhandlungsschrift) Gebühren von | € | 52,00 |
| d) | gemäß § 15 des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes, BGBl. Nr. 650/1994 i.d.g.F., eine Gebühr von..... | € | 151,20 |

somit insgesamt € 614,60 zu entrichten.

Die Verwaltungsabgabe, die Kommissionsgebühren, die Gebühr des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und die Gebühren gemäß Gebührengesetz 1957 sind binnen 2 Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides mittels des beigeschlossenen Zahlscheines an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zu überweisen.

B E G R Ü N D U N G

Die gegenständliche Teil-Benützungsbewilligung war auf Grund des im Wesentlichen anstandslosen Ergebnisses der Kollaudierungsverhandlung vom 27.04.2006 zu erteilen.

Die Bedingungen und Auflagen, die den Erfordernissen der Sicherheit der Luftfahrt Rechnung tragen, stützen sich auf das Gutachten der Amtssachverständigen des Amtes der NÖ Landesregierung sowie auf die Ausführungen der Vertreter des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und der NÖ Landesstelle für Brandverhütung. Auf die Befundausführungen wird – um Wiederholungen zu vermeiden – ausdrücklich hingewiesen.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf die bezogenen Rechtsvorschriften.

R E C H T S M I T T E L B E L E H R U N G

Gegen diesen Bescheid ist kein ordentliches Rechtsmittel zulässig.


HINWEIS

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb von sechs Wochen nach Zustellung Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof und ebenso an den Verfassungsgerichtshof erhoben werden. Sie muss von einem Rechtsanwalt unterschrieben sein. Bei Einbringung einer solchen Beschwerde, ist eine Gebühr von € 180,00 zu entrichten.

Der Inhalt und die Verkündung dieses mündlichen Bescheides werden hiermit gemäß § 62 Abs. 2 AVG beurkundet.


Verhandlungsdauer: 16 halbe Stunden

Für den Bundesminister:



Min. Rat. Vorstand Neidhart

Zur Kenntnis genommen:

i.A. 

Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

**PROJEKTMANAGEMENT
VERFAHRENSFÜHRUNG FLUGHÄFEN**

GZ. BMVIT-60.689/0005-II/PMV/2004

Infrastruktur
Flughafen Wien, 14.12.2004

**Betr.: Flughafen Wien;
Air Cargo und Handling Center West;
1. Errichtung einer Betriebstankstelle
2. Errichtung von fördertechnischen Einrichtungen
für Flugfrachtpaletten
3. Errichtung des Gefahrgutlagers für explosive,
radioaktive, infektiöse und sonstige Stoffe
Errichtungsbewilligungen**

VERHANDLUNGSSCHRIFT

aufgenommen am 14.12.2004 auf dem Flughafen Wien vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Projektmanagement Verfahrensführung Flughäfen, gemäß §§ 40 - 44 AVG in Verbindung mit § 78 Abs. 2 Luftfahrtgesetz, BGBl. Nr. 253/1957 i.d.g.F (LFG).

Gegenstand der Verhandlung

Anträge der Flughafen Wien Aktiengesellschaft vom 16.11.2004 auf Erteilung der Bewilligungen gemäß § 78 LFG für die Errichtung

- 1. einer Betriebstankstelle**
- 2. von fördertechnischen Einrichtungen für Flugfrachtpaletten**
- 3. des Gefahrgutlagers für explosive, radioaktive, infektiöse und sonstige Stoffe**

im Air Cargo und Handling Center West (ACC/HCW) auf dem Flughafen Wien.

Anwesende

Verhandlungsleiter:

Min.Rat Dr. Rolf A. NEIDHART

Mitwirkende amtliche Organe:

**OR Dipl.-Ing. Christian MAREK
als Amtssachverständiger für das Luftfahrt-
Bauwesen und Luftfahrt-Technik**

**Mag. Martin STROBEL
BMVIT, Projektmanagement
Verfahrensführung Flughäfen**

Sonstige Behördenvertreter:

BMVIT, Verkehrs-Arbeitsinspektorat

AD Herbert LENK

Seite 2 zu GZ. BMVIT-60.689/0002-II/PMV

| | |
|--|--|
| Amt der NÖ Landesregierung: | OBR Dipl.-Ing. Josef MILLNER als bautechnischer Amtssachverständiger |
| | w. Hofrat Dipl.-Ing. Ernst BISTRICKY als elektrotechnischer und förder technischer Amtssachverständiger |
| | Dipl.-Ing. Hans POSCH als Amtssachverständiger für explosive Stoffe (BD2) |
| | Dipl.-Ing. Dr. Wolfgang WINKLER als Amtssachverständiger für Chemie, Verfahrens- und Maschinentechnik (inkl. Tankstelle) |
| NÖ-Landesstelle für Brandverhütung: | TI Emerich GRONE |
| Bundespolizeidirektion Schwechat: | Chefinspektor Peter KRATKY Revierinspektor Robert GAILER Revierinspektorin Nicole GIRNER |
| <u>Anwesende Parteien und sonstige Beteiligte:</u> | |
| Flughafen Wien Aktiengesellschaft: | Ing. Christian MOLLIK Dipl.-Ing. Arch. Irene KONRAD Mag. Alexander STEFKA OBI Walter TUMA Andreas JANKOVEC |
| Projektanten und ausführende Firmen: | |
| Generalplaner Architekturbüro Treusch: | Dipl.-Ing. Bernd SCHEFFKNECHT Dipl.-Ing. Christoph WELLENZOHN Dipl.-Ing. Robert SCHEDLER |
| - Haustechnik: | Ing. Oliver ZAPFELD |
| Projektsteuerung Fa. Hans Lechner: | Arch. Heide FRITZ Dr. Ing. Achim FRÄNKLE |
| Begleitende Kontrolle Werner Consult: | Dipl.-Ing. Helmut GALLBRUNNER |
| Örtliche Bauaufsicht Vasko und Partner: | Ing. Mirsad BIJELJINAC |
| Generalunternehmer: | |
| Fa. Gerstl | Ing. Helmut WOLF |
| Fa. Seilern und Aspang | Ing. Matthias SCHEIPL |
| Fa. Tokheim Austria GmbH | Astrid SCHÖNDORFER Ing. Walter LAMERS |
| Schriftführerin | Nicole JANISCH |

Seite 3 zu GZ. BMVIT-60.689/0002-II/PMV

Nach Eröffnung der Verhandlung um 08.30 Uhr und Feststellung der Anwesenden sowie ihrer Vertretungsbefugnis wird vom Verhandlungsleiter der Verhandlungsgegenstand dargelegt.

Von den Vertretern der Flughafen Wien AG und den Projektanten bzw. den ausführenden Firmen werden anhand der Einreichunterlagen die Vorhaben erläutert. Anschließend werden die Projekte diskutiert. Ein Ortsaugenschein wird von den Anwesenden für nicht erforderlich erachtet.

Die Amtssachverständigen der Obersten Zivilluftfahrtbehörde und des Amtes der NÖ Landesregierung sowie die Vertreter der NÖ-Landesstelle für Brandverhütung und des Verkehrs-Arbeitsinspektorates erstellen sodann gemeinsam folgenden

BEFUND

Die Flughafen Wien Aktiengesellschaft hat mit Schreiben vom 16.11.2004 samt Einreichunterlagen die Bewilligungen gemäß § 78 LFG für die Errichtung

1. einer Betriebstankstelle
2. von fördertechnischen Einrichtungen für Flugfrachtpaletten
3. des Gefahrgutlagers für explosive, radioaktive, infektiöse und sonstige Stoffe

im Air Cargo und Handling Center West (ACC/HCW) auf dem Flughafen Wien beantragt.

Vorgelegt wurden folgende Unterlagen:

Betriebstankstelle

- Technische Beschreibung, verfasst von Fa. Tokheim Austria GmbH, vom 14.12.2004
- Baubeschreibung zum Einreichverfahren, verfasst von Arch. DI Andreas Treusch, vom 08.10.2004
- Betriebsbeschreibung zum Einreichverfahren, verfasst von Flughafen Wien AG, vom 08.10.2004
- Lageplan Tankstelle HCW, verfasst von Arch. DI A. Treusch, Plannr. HCW-01-ER-AA-00-T, M: 1:100, vom 15.03.2004
- Tankstelle HCW – Grundriss und Schnitt, verfasst von Arch. DI A. Treusch, Plannr. HCW-01-ER-01-00-T, M: 1:50, vom 08.10.2004
- Montageplan, verfasst von Fa. Tokheim Austria GmbH, Plannr. HCW-300-60.03-WM-EG-08-03, M: 1:50, vom 24.11.2004

Fördertechnische Einrichtungen für Flugfrachtpaletten

- Anlagenbeschreibung fördertechnische Einrichtungen für Flugfrachtpaletten, vom 14.12.2004
- Übersicht Förderanlagen, Plannr. ACC-300.80.1-ER-EG-AA-00, vom 25.10.2004
- Einreichplan Palettieranlage Bereich I, Plannr. ACC-300.80.1-ER-EG-01-01, vom 25.10.2004, M: 1:50
- Einreichplan Palettieranlage Bereich 1, Plannr. ACC-300.80.1-ER-EG-AA-02, vom 25.10.2004, M: 1:50
- Einreichplan Palettieranlage Bereich III, Plannr. ACC-300.80.1-ER-EG-06-03, vom 25.10.2004, M: 1:50
- Einreichplan Palettieranlage Bereich IV, Plannr. ACC-300.80.1-ER-EG-11-05, vom 25.10.2004, M: 1:50

all diese Unterlagen erstellt von Seilern + Aspang Maschinenbau GmbH & Co KG, Salzburg.

- Förderrolle Roller, M: 1:1, Zeichnungsnr. W011 645, vom 09.12.1996
- PO-Deck QF L= 2685, M: 1:10, Zeichnungsnr. WO 18 240, vom 25.08.1998
- RA-PO-Deck station, M: 1:5, Zeichnungsnr. WO 18 270, vom 12.08.1998

Seite 4 zu GZ. BMVIT-60.689/0002-II/PMV

- PO-Deck LF 3600 lg mit 2 Lichttaster, M: 1:10, Zeichnungsnr. WO18 300, vom 24.08.1998

all diese Unterlagen erstellt von Schenck, Dammstadt.

Gefahrgutlager für explosive, radioaktive, infektiöse und sonstige Stoffe

- Baubeschreibung zum Einreichverfahren DGR-LAGER, vom 29.10.2004
- Haustechnikbeschreibung zum Einreichverfahren DGR-LAGER, vom 29.10.2004

beide verfasst von Fritsch, Chiari & Parnter ZT GmbH, Wien.

- Strahlenschutzgutachten, vom 12.06.2004, Zeichen: HV/S0904, verfasst von Univ. Doz. Dr. Ernst Havlik
- Änderungen zum Gutachten HV/S0904, vom 12.06.2004, undatiert, verfasst von Univ. Doz. Dr. Ernst Havlik
- ACC Grundriss Erdgeschoss DGR-Lager, Plannr. ACC-01-ER-EG-10-F1, M: 1:100, vom 29.10.2004, verfasst von Arch. Dipl.-Ing. Andreas Treusch
- ACC Grundriss EG DGR-Lager – Übersicht, Plannr. ACC-01-ER-EG-11-F1, M: 1:200, vom 29.10.2004, verfasst von Arch. Dipl.-Ing. Andreas Treusch
- Grundriss Erdgeschoss – Teil 10 DGR ACC, Plannr. ACC-03-ER-EG-10-F1, M: 1:50, vom 29.10.2004, verfasst von TB Eipeldauer + Partner GesmbH
- ACC Draufsicht DGR-Lager, Plannr. ACC-01-ER-ZG-10-F1, M: 1:100, vom 29.10.2004, verfasst von Arch. Dipl.-Ing. Andreas Treusch
- Grundriss Erdgeschoss – Teil 10 DGR ACC, Plannr. ACC-04-ER-EG-10-F1, M: 1:50, vom 29.10.2004, verfasst von TB Eipeldauer + Partner GesmbH

Zum **Projekt „Betriebstankstelle“** wurden ergänzend folgende Unterlagen vorgelegt und zum Akt genommen:

- Statik Tankstellenüberdachung, verfasst von Fritsch, Chiari & Parnter Zt GmbH, vom 14.12.2004
- Bemessung Mineralölabscheider, undatiert, 4 Seiten

Zum **Projekt „Fördertechnische Einrichtungen für Luftfrachtpaletten“** wird ergänzend folgendes festgehalten:

Es ist beabsichtigt, insgesamt fünf Palettieranlagen im südlichen Bereich des neuen Cargo-Centers neu zu richten.

Die Palettieranlage I wird im Nahbereich der Achse 2 des Gebäudes angeordnet. Sie besteht im wesentlichen aus neun Hubtischen und zugehörigen Rollbahnen.

Die Palettieranlage II.1 wird im Nahbereich der Achse 5 des Gebäudes angeordnet. Sie besteht im wesentlichen aus fünf Hubtischen und zugehörigen Rollbahnen.

Die Palettieranlage III wird im Nahbereich der Achse 8 des Gebäudes angeordnet. Sie besteht im wesentlichen aus sechs Hubtischen und zugehörigen Rollbahnen.

Die Palettieranlage II.2 wird im Nahbereich der Achse 10 des Gebäudes angeordnet. Sie besteht im wesentlichen aus fünf Hubtischen und zugehörigen Rollbahnen.

Die Palettieranlage IV wird im Nahbereich der Achse 22.1 bis 22.2 des Gebäudes angeordnet. Sie besteht im wesentlichen aus drei Hubtischen und zugehörigen Rollbahnen.

Die Palettieranlage Bereich I dient zum Be- und Entladen von LKW's. Die übrigen Palettieranlagen dienen zum Konfektionieren von Luftfahrtpaletten. Jede der Palettieranlagen stellt eine eigene, von den anderen Anlagen unabhängige Anlage dar. Sie unterscheiden sich lediglich in der Zusammensetzung der Anlagenkomponenten.

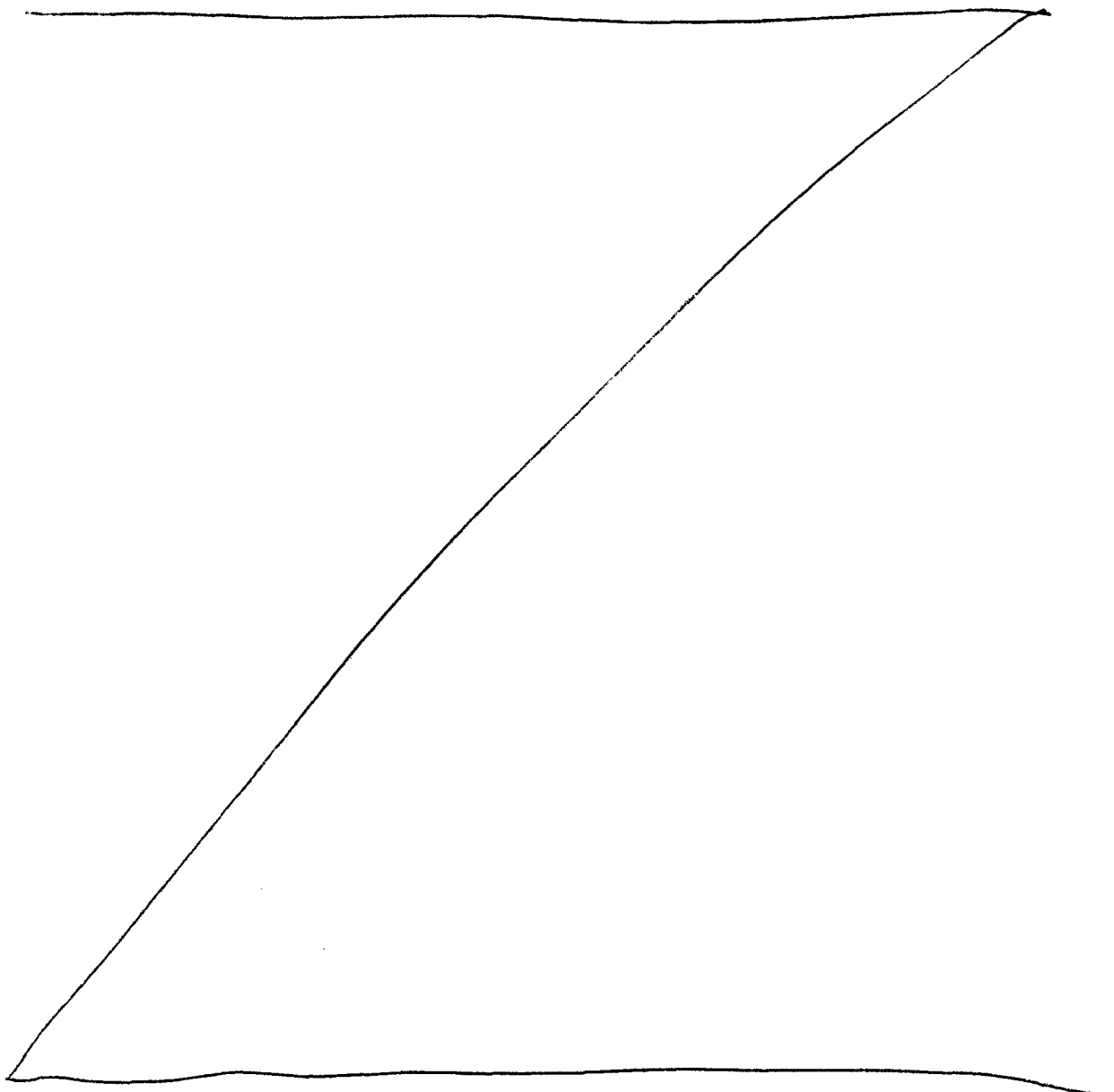
Seite 5 zu GZ. BMVIT-60.689/0002-II/PMV

Alle Anlagen werden auf Halleniveau eingebaut und sind begehbar und – mit Gabelstapler mit einem maximalen Achsdruck von 10 to – überfahrbar. Die in den Transportwegen situieren Sektionaltore weisen entsprechende Verriegelungen der Steuerung mit den Förderern auf.

Für sämtliche fördertechnische Einrichtungen liegt eine Vorprüfung, ausgestellt von Ing. Ernst Scheithauer, 3108 St. Pölten, vom 26.10.2004 vor. Diese wird zum Akt genommen.

Zum Projekt **„Gefahrgutlager für explosive, radioaktive, infektiöse und sonstige Stoffe“** wird festgestellt:

Sind auf einem Flugplatz gefährliche Stoffe in Mengen vorhanden, welche definierte Mengenschwellen überschreiten, so sieht § 80a LFG aufgrund der Richtlinie 96/82/EG zur Beherrschung der Gefahren bei schweren Unfällen mit gefährlichen Stoffen, ABI. Nr. L 10 vom 14.01.1997, Maßnahmen vor, welche zum Ziel haben, schwere Unfälle mit gefährlichen Stoffen zu verhüten und ihre Folgen zu begrenzen. Maßgebend für die Anwendung des § 80a LFG ist also das Vorhandensein (Herstellung, Verwendung, Handhabung, Lagerung - somit das in einem Betrieb technisch mögliche Vorhandensein eines gefährlichen Stoffes) gefährlicher Stoffe in definierten Mengen, wie es auch bei einem Gefahrgutlager zutreffend sein kann.



Seite 6 zu GZ. BMVIT-60.689/0002-II/PMV

TEIL 1 Namentlich aufgeführte Stoffe

Fällt ein in Teil 1 aufgeführter Stoff/eine in Teil 1 aufgeführte Gruppe von Stoffen auch unter eine in Teil 2 aufgeführte Kategorie von Stoffen, so sind die in Teil 1 festgelegten Mengenschwellen anzuwenden.

| Spalte 1 Gefährliche Stoffe | Spalte 2 | Spalte 3 |
|--|--|-----------|
| | Mengenschwellen (t) für die Anwendung von | |
| | Artikel 6 und 7 | Artikel 9 |
| Ammoniumnitrat | 360 | 2 500 |
| Ammoniumnitrat | 1 250 | 5 000 |
| Arsen(V)oxid, Arsen(V)säure und/oder ihre Salze | 1 | 2 |
| Arsen(III)oxid, Arsen(III)säure und ihre Salze | | 0,1 |
| Brom | 20 | 100 |
| Chlor | 10 | 25 |
| Atemgängige pulverförmige Nickelverbindungen (Nickelmonoxid, Nickeloxid, Nickelsulfid, Trinickeldisulfid, Dinickeltrioxid) | | 1 |
| Ethylenimin | 10 | 20 |
| Fluor | 10 | 20 |
| Formaldehyd (Konzentration $\geq 90\%$) | 5 | 50 |
| Wasserstoff | 5 | 50 |
| Chlorwasserstoff (verflüssigtes Gas) | 25 | 250 |
| Bleialkyle | 5 | 50 |
| Hochentzündliche verflüssigte Gase (einschließlich LPG) und Erdgas | 50 | 200 |
| Acetylen | 5 | 50 |
| Ethylenoxid | 5 | 50 |
| Propylenoxid | 5 | 50 |
| Methanol | 500 | 5 000 |
| 4,4'-Methylen-bis(2-chloranilin) und seine Salze, pulverförmig | | 0,01 |
| Methylisocyanat | | 0,15 |
| Sauerstoff | 200 | 2 000 |
| Toluylendiisocyanat | 10 | 100 |
| Karbonyldichlorid (Phosgen) | 0,3 | 0,75 |
| Arsentrihydrid (Arsin) | 0,2 | 1 |
| Phosphortrihydrid (Phosphin) | 0,2 | 1 |
| Schwefeldichlorid | 1 | 1 |
| Schwefeltrioxid | 15 | 75 |
| Polychlorodibenzofurane und Polychlorodibenzodioxine (einschließlich TCDD), in TCDD-Äquivalenten berechnet Die folgenden KREBSERREGENDEN STOFFE: 4-Aminobiphenyl und seine Salze, Benzidin und seine Salze, Bis(chlormethyl)ether, Chlormethylmethylether, Dimethylcarbamoylchlorid, Dimethylnitrosamin, Hexamethylphosphortriamid, 2-Naphthylamin und seine Salze und 1,3-Propanthion sowie 4-Nitrodiphenyl | 0,001 | 0,001 |
| Motor- und sonstige Benzine | 5 000 | 50 000 |

Seite 7 zu GZ. BMVIT-60.689/0002-II/PMV

ANMERKUNGEN

1. Ammoniumnitrat (350/2 500)

Dies gilt für Ammoniumnitrat und für (andere als die in Anmerkung 2 genannten) Mischungen von Ammoniumnitrat, bei denen der von Ammoniumnitrat abgeleitete Stickstoffgehalt gewichtsmäßig > 28 % ist, und für wässrige Lösungen von Ammoniumnitrat, bei denen die Konzentration von Ammoniumnitrat gewichtsmäßig > 90 % ist.

2. Ammoniumnitrat (1 250/5 000)

Dies gilt für reine Ammoniumnitrat-Düngemittel, die den Bedingungen der Richtlinie 80/876/EWG entsprechen, und für Volldünger, bei dem der von Ammoniumnitrat abgeleitete Stickstoffgehalt gewichtsmäßig > 28 % ist (Volldünger enthält Ammoniumnitrat mit Phosphat und/oder Pottasche).

3. Polychlordibenzofurane und Polychlordibenzodioxine

Die Berechnung der Mengen von Polychlordibenzofuranen und Polychlordibenzodioxinen erfolgt aufgrund der nachstehend aufgeführten Äquivalenzfaktoren:

| International Toxic Equivalent Factors (ITEF) for the congeners of concern (NATO/CCMS) | | | |
|--|-------|---------------------|-------------------|
| 2,3,7,8-TCDD | 1 | 2,3,7,8-TCDF | 0,1 |
| 1,2,3,7,8-PeCDD | 0,5 | 2,3,4,7,8-PeCDF | 0,5 |
| 1,2,3,4,7,8-HxCDD | } 0,1 | 1,2,3,7,8-PeCDF | 0,05 |
| 1,2,3,6,7,8-HxCDD | | } 0,1 | 1,2,3,4,7,8-HxCDF |
| 1,2,3,7,8,9-HxCDD | | | 1,2,3,7,8,9-HxCDF |
| 1,2,3,4,6,7,8-HpCDD | 0,01 | | 1,2,3,6,7,8-HxCDF |
| | | 2,3,4,6,7,8-HxCDF | |
| OCDD | 0,001 | 1,2,3,4,6,7,8-HpCDF | } 0,01 |
| | | 1,2,3,4,7,8,9-HpCDF | |
| | | OCDF | 0,001 |

(T = tetra, P = penta, Hx = hexa, Hp = hepta, O = octa)

Seite 8 zu GZ. BMVIT-60.689/0002-II/PMV

TEIL 2 Kategorien von nicht namentlich in Teil 1 aufgeführten Stoffen und Zubereitungen

| Spalte 1 | Spalte 2 | Spalte 3 |
|--|---|-----------|
| Gefährliche Stoffe und Einstufung | Mengenschwellen (t) des gefährlichen Stoffs im Sinne von Artikel 3 Absatz 4 für die Anwendung von | |
| | Artikel 6 und 7 | Artikel 9 |
| 1. SEHR GIFTIG | 5 | 20 |
| 2. GIFTIG | 50 | 200 |
| 3. OXYDIEREND | 50 | 200 |
| 4. EXPLOSIONSGEFÄHRLICH (wenn der Stoff/die Zubereitung unter die in Anmerkung 2 Buchstabe a) gegebene Definition fällt) | 50 | 200 |
| 5. EXPLOSIONSGEFÄHRLICH (wenn der Stoff/die Zubereitung unter die in Anmerkung 2 Buchstabe b) gegebene Definition fällt) | 10 | 50 |
| 6. ENTZÜNDLICH (wenn der Stoff/die Zubereitung unter die in Anmerkung 3 Buchstabe a) Nummer 1 gegebene Definition fällt) | 5 000 | 50 000 |
| 7a. LEICHTENTZÜNDLICH (wenn der Stoff/die Zubereitung unter die in Anmerkung 3 Buchstabe b) Nummer 1 gegebene Definition fällt) | 50 | 200 |
| 7b. LEICHTENTZÜNDLICHE Flüssigkeiten (wenn der Stoff/die Zubereitung unter die in Anmerkung 3 Buchstabe b) Nummer 2 gegebene Definition fällt) | 5 000 | 50 000 |
| 8. HOCHENTZÜNDLICH (wenn der Stoff/die Zubereitung unter die in Anmerkung 3 Buchstabe c) gegebene Definition fällt) | 10 | 50 |
| 9. UMWELTGEFÄHRLICH in Verbindung mit Gefahrenhinweis: | | |
| i) R50: „Sehr giftig für Wasserorganismen“ | 200 | 500 |
| ii) R51: „Giftig für Wasserorganismen“ und R53: „Kann langfristig Gewässerschäden verursachen“ | 500 | 2 000 |
| 10. JEDE EINSTUFUNG, soweit nicht oben erfasst, in Verbindung mit Gefahrenhinweis: | | |
| i) R14: „Reagiert heftig mit Wasser“ (einschließlich R14/15) | 100 | 500 |
| ii) R28: „Entwickelt bei Berührung mit Wasser giftige Gase“ | 50 | 200 |

Hinsichtlich Anmerkungen wird auf die Richtlinie 96/82/EG zur Beherrschung der Gefahren bei schweren Unfällen mit gefährlichen Stoffen, ABI. Nr. L 10 vom 14.01.1997, S. 13, verwiesen.

Die Richtlinie 96/82/EG zur Beherrschung der Gefahren bei schweren Unfällen mit gefährlichen Stoffen ist in erster Linie an den Betreiber einer gefahrgeneigten Anlage gerichtet. Dieser hat die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, um schwere Unfälle im Sinne dieser Richtlinie zu vermeiden oder deren Folgen zu begrenzen.

Ist beabsichtigt, diese Mengenschwellen zu erreichen bzw. zu überschreiten – wovon im gegenständlichen Gefahrgutlager nicht a priori ausgegangen werden kann, es aber auch nicht ausgeschlossen werden kann –, so hat der Flugplatzhalter alle nach dem Stand der Technik notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, um schwere Unfälle zu verhüten und deren Folgen für Mensch und Umwelt zu begrenzen. In diesem Fall hat der Flugplatzhalter um entsprechende luftfahrtrechtliche Bewilligung rechtzeitig anzusuchen und den Einreichunterlagen – so fern die Mengenschwellen der Spalte 3 des Anhangs 1 der Richtlinie 96/82/EG zur Beherrschung der Gefahren bei schweren Unfällen mit gefährlichen Stoffen überschritten werden – einen entsprechenden vorläufigen Sicherheitsbericht anzuschließen.

Seite 9 zu GZ. BMVIT-60.689/0002-II/PMV

Bezüglich Maßnahmen nach einem schweren Unfall, bezüglich Sicherheitskonzept, Sicherheitsbericht, Notfallpläne und Sicherheitsmanagementsystem, Melde- und Informationspflichten wird daher auf die Verordnung des Bundesministers für Wirtschaft und Arbeit, mit der nähere Bestimmungen betreffend die Beherrschung der Gefahren bei schweren Unfällen in Betrieben erlassen werden (Industrieunfallverordnung – IUV; BGBl. II Nr. 354/2002), verwiesen.

Zur weiteren Ergänzung bzw. Präzisierung der Unterlagen wird festgehalten, dass im Lager für brennbare Flüssigkeiten 5.000 Liter der Gefahrenklasse I im Sinne der VbF oder entsprechend dem Umrechnungsschlüssel im § 8 Abs. 3 der zitierten Verordnung brennbare Flüssigkeiten der Klassen II oder III gelagert werden können. Es werden jedoch maximal 10.000 Liter gelagert werden. Die maximale Gebindegröße beträgt 200 Liter, es handelt sich also jedenfalls um händisch bewegbare Behälter.

Weiters wird ergänzt, dass der wannenförmig ausgebildete Fußboden des Lagerraumes ein Gefälle zu einem Pumpensumpf in der Mitte des Raumes aufweist.

Die Manipulationen mit den Gebinden beschränken sich ausschließlich auf die Ein- und Auslagerung durch eine so genannte „Ameise“.

Im als Vorratsraum deklarierten Lager für Gifte, Säuren, Laugen und Druckgaspackungen (Raumnr. A00.165) werden die Gifte in einem eigenen versperrbaren Abteil gelagert. Die Druckgaspackungen werden entsprechend den Bestimmungen der §§ 21-27 der Druckgaspackungslagerungsverordnung 2002 (BGBl. II Nr. 489/2002) für Vorratsräume gelagert. Das bedeutet, dass unter anderem nur ein Fünftel der Bodenfläche (insgesamt nicht mehr als 20 m²) für die Lagerung der Druckgaspackungen beansprucht wird.

Zur Gewährleistung der ständigen Funktionsfähigkeit der mechanischen Be- und Entlüftungsanlage des Lagers für radioaktive Stoffe wird diese mittels Strömungswächter überwacht. Bei Ausfall dieser Lüftungsanlage wird in der Kontrollwarte des Flughafens ein Alarm ausgelöst und die Klappen in den Be- und Entlüftungsleitungen werden automatisch geschlossen.

Die Mündungen der Be- und Entlüftungsleitungen der statischen Lüftung für den Vorratsraum und für das Lager für brennbare Flüssigkeiten werden raumdiagonal in Deckennähe und in Bodennähe angeordnet.

Mit Ausnahme des Ganges sind alle anderen Räumlichkeiten in Gefahrengutbereich unbeheizt.

Alle Räumlichkeiten im Gefahrengutbereich sind versperrbar eingerichtet, dies auch deshalb, da Gifte oder Zubereitungen gelagert werden können und diese nach den giftrechtlichen Bestimmungen versperrt aufbewahrt müssen.

Versandbehälter im Sinne des Kesselgesetzes werden im Gefahrengutbereich nicht gelagert.

Es ist beabsichtigt, die für das Cargo-Center vorgesehene Sicherheitsbeleuchtungsanlage, welche in Form einer Zentralbatterieanlage ausgeführt wird, entsprechend zu erweitern. Sämtliche Räumlichkeiten werden oberhalb der Ausgangstüren mit Sicherheitsbeleuchtungskörpern versehen, welche mittels Dauerschaltung betrieben werden. Zur Erzielung der Mindestbeleuchtungsstärke sind weiters Bereitschaftsleuchten, welche ebenfalls von der Zentralbatterie angespeist werden sollen vorgesehen.

Laut Erklärung der Konsenswerber erfolgte für die Lagerräume für brennbare Flüssigkeiten sowie für den Vorratsraum (Raumnr. A00.165) eine Bewertung nach der Verordnung explosionsfähige Atmosphären – VEXAT (BGBl. II 309/2004). Bei dieser Bewertung wurde eine Ex-Zone 2 für den gegenständlichen Bereich festgelegt. Die Bewertung erfolgte nach den Kriterien, dass nur verschlossene Gebinde untergebracht werden. Es ist nicht beabsichtigt, in diesen Räumen Gebinde zu öffnen bzw. Umfüllungen vorzunehmen. Beschädigte Sendungen werden ebenfalls nicht in diesen Räumlichkeiten untergebracht. Diese werden im verschlossenen Bergegefäße untergebracht.

Entgegen dem ursprünglich eingereichten Projekt „Gefahrengutlager“ wurde der Lagerraum „explosive Stoffe“ (Raumnr. A00.164) umfunktioniert in einen Lagerraum für Munition und Module für Gurtstrammer und Airbags in Kraftfahrzeugen. Die Beschreibung dieses Raumes wurde bei der heutigen Verhandlung entsprechend ausgetauscht.

Seite 10 zu GZ. BMVIT-60.689/0002-II/PMV

Der Amtssachverständige des Amtes der NÖ Landesregierung für Strahlenschutz, Herr Dipl.-Ing. Roman Beyer knecht, (BD4) hat am 14.12.2004 schriftlich Befund und Gutachten betreffend das **Gefahrgutlager/Lagerraum für radioaktive Stoffe** (Raumnr. A00.166) vorgelegt, wonach gegen die Erteilung der beantragten Bewilligung gemäß § 5 Strahlenschutzgesetz in Verbindung mit § 78 LFG bei Vorschreibung bestimmter, im nachstehenden Gutachten ersichtlicher, Bedingungen und Auflagen keine Einwände bestehen. Befund und Gutachten von Dipl.-Ing. Beyer knecht werden zum Akt genommen.

Der Amtssachverständige für infektiöse Stoffe, Hr. Amtsarzt Dr. Eduard Fuchs von der Bezirkshauptmannschaft Wien-Umgebung, hat am 2.12.2004 schriftlich Befund und Gutachten betreffend das **Gefahrgutlager/Lagerraum für infektiöse Stoffe** (Raumnr. A00.162) vorgelegt, wonach gegen die Erteilung der beantragten Bewilligung bei Vorschreibung bestimmter, im nachstehenden Gutachten ersichtlicher, Bedingungen und Auflagen keine Einwände bestehen. Befund und Gutachten von Dr. Eduard Fuchs werden zum Akt genommen.

The image shows several handwritten signatures in black ink. From left to right, there are three distinct signatures, followed by a larger, more stylized signature that appears to be 'Killer' and 'Whitler' written together. The signatures are placed above the word 'GUTACHTEN'.

GUTACHTEN

Vom Standpunkt der Amtssachverständigen der Obersten Zivilluftfahrtbehörde und des Amtes der NÖ Landesregierung sowie des Amtssachverständigen für infektiöse Stoffe der Bezirkshauptmannschaft Wien-Umgebung und vom Standpunkt der Vertreter der NÖ-Landesstelle für Brandverhütung und des Verkehrs-Arbeitsinspektorates bestehen gegen die Erteilung der beantragten Bewilligungen für die Errichtung

1. einer Betriebstankstelle
2. von fördertechnischen Einrichtungen für Flugfrachtpaletten
3. des Gefahrgutlagers für explosive, radioaktive, infektiöse und sonstige Stoffe

im Air Cargo und Handling Center West (ACC/HCW) auf dem Flughafen Wien keine Bedenken, wenn zur Gewährleistung der Sicherheit der Luftfahrt und eines zweckmäßigen Betriebes nachstehende

BEDINGUNGEN UND AUFLAGEN

erfüllt werden:

Allgemeines

1. Die Projekte sind entsprechend den Einreichunterlagen und unter Hinweis auf die Befundfeststellungen plan-, sach- und fachgemäß zu errichten. Die Ausführung darf nur durch hiezubefugte Unternehmen bzw. Personen erfolgen.

Betriebstankstelle

2. Jeder unterirdische doppelwandige Lagerbehälter ist an jeweils ein Leckanzeigergerät anzuschließen, wobei durch eindeutige und gut sichtbare Beschilderung eine Zuordnung der Leckanzeigergeräte zu den einzelnen Lagerbehältern gegeben sein muss. Für doppelwandige Rohrleitungen muss die Zuordnung der einzelnen Rohrleitungen zu den jeweiligen Leckwarngeräten ebenfalls möglich sein. Sämtliche Leckwarngeräte müssen eine Prüftaste oder eine ähnliche Einrichtung zur Funktionskontrolle des optischen und akustischen Alarms besitzen.

Seite 11 zu GZ. BMVIT-60.689/0002-II/PMV

3. Auf das Vorhandensein von Überfüllsicherungen ist mittels deutlich sichtbaren Anschlag bei der jeweiligen Füllstelle hinzuweisen.
4. Unterirdische Lagerbehälter sind gemäß ÖNORM EN 12285-1 herzustellen, zu prüfen und zu verlegen. Prüfbescheinigungen mit Zeichnung sind im jeweiligen Vormerkbuch einzuheften.
5. Die Ausführung der Domschachtkrägen gemäß ÖNORM C 2123 ist zu bestätigen.
6. Für jeden unterirdischen Lagerbehälter ist ein Vormerkbuch zu führen. Es muss folgende Eintragungen enthalten:

- Art und Menge des Produktes, welches tatsächlich gelagert wird
- Gefahrenklasse der Mineralöle, für deren Lagerung der Behälter aufgrund seiner Ausführung und Sicherung geeignet ist
- Art der Sicherung gegen Überfüllung

In das Vormerkbuch ist die Werksprüfbescheinigung des Lagerbehälters einzuheften und das Ergebnis der ersten Dichtheitsproben einzutragen. Lagerbehälter sind mit mindestens 0,3 bar mittels Standrohr, Rohrleitungen mit mindestens 5 bar abzudrücken.

7. Von einer Fachfirma ist ein Ausführungsbefund vorzulegen, welcher folgende Angaben enthalten muss:
 - Art der Verrohrungsführung (einwandig, doppelwandig)
 - Verwendetes Material
 - Art der Rohrverbindung
 - Art der Korrosionsschutzisloierung (inklusive Isolationsprüfattetst)
8. Füllvorgänge sind durch eine geeignete Person zu überwachen.
9. Ergebnisse von wiederkehrenden Dichtheitsproben sind in die Vormerkbücher einzutragen. Lagerbehälter sind mit mindestens 0,3 bar mittels Standrohr, Rohrleitungen mindestens 5 bar abzudrücken.
10. Jeder Domschacht muss im geöffneten Zustand gegen Abstürzen von Personen gesichert sein (begehbarer Gitterrost, Abschränkung, Sicherung durch Aufsichtsperson, etc.).
11. Der Füllschrank ist bei Nichtbenutzung verschlossen zu halten.
12. Folgende Kontroll-, Wartungs- und Prüfmaßnahmen sind durchzuführen und im Tankstellenkontrollbuch einzutragen:

Wöchentlich:

- Dichtheit der Zapfsäulen (insbesondere der Wellrohrflansche)

Monatlich:

- Leckwarneinrichtungen auf Funktionsfähigkeit (Kontrolle des optischen und akustischen Alarms der jeweiligen Leckwarngeräte) durch den Betreiber oder dessen Beauftragten

Nach Bedarf:

- Schlammfänge und Abscheideanlagen auf Funktionsfähigkeit und Absetzmenge

Seite 12 zu GZ. BMVIT-60.689/0002-II/PMV

- Entsorgung des anfallenden Schlammes und des Überschusses der Ölabscheidung entsprechend den geltenden abfallrechtlichen Normen.
13. Es sind mindestens 60 Liter eines anerkannten Ölbindemittels ständig vorrätig zu halten. Allenfalls vorhandene Mineralölverunreinigungen sind sofort mit Ölbindemittel zu bedecken. Ölbindevliese werden zusätzlich empfohlen. Kontaminiertes Ölbindematerial ist gemäß den abfallrechtlichen Bestimmungen nachweislich zu entsorgen.
 14. Bei Feststellung von Undichtheiten an mineralölführenden Teilen der Betriebsanlage sind unverzüglich Feuerwehr, Gemeinde und Bezirkshauptmannschaft zu verständigen.
 15. Die Einhaltung der geltenden Vorschriften beim Elektrischen Anschluss der Zapfsäulen ist durch ein Sicherheitsprotokoll nachzuweisen, wobei folgende Angaben enthalten sein müssen:
 - Ausdrückliche Angabe der der Überprüfung zugrunde liegenden Vorschriften
 - Angabe der Schutzmaßnahmen gegen gefährliche Berührungsspannung
 - Aussagen betreffend das Vorhandensein des erforderlichen Potenzialausgleichs
 - Auflistung der Fabrikationsnummern aller angeschlossenen Zapfsäulen mit Produktangabe
 - Ausführung des Tankautomaten mit Fabrikationsnummer
 - Bestätigung der ordnungsgemäßen Auswahl und Einstellung der Motorschutzschalter der Pumpenmotoren für Zapfsäulen.
 - Ausführung der Maßnahmen gemäß § 111 Abs. 1 VbF (allpoliges Unterbrechen der Stromzufuhr zu den Pumpenmotoren der Zapfsäulen bei Ausfall der Platzbeleuchtung und Verhinderung eines selbsttätigen Wiedereinschaltens).
 - Funktionsnachweis des Notschalters (Zapfsäulen – Not – Aus) gemäß § 111 Abs. 2 VbF
 16. Über die Ausführung sämtlicher elektrischer Anlagen ist ein Prüfprotokoll vorzulegen, in dem auf dem gegenständlichen Bescheid Bezug zu nehmen ist und in dem die der Überprüfung zugrunde liegenden Bestimmungen anzuführen sind. Weiters ist eine Aussage über die Art und den Zustand der angewandten Schutzmaßnahmen zu treffen. Ebenso sind Aussagen über die Einbindung nicht spannungsführender Metallteile in die Erdungsanlage des Systems bzw. Blitzschutzanlage zu treffen.
 17. Die Bauwerke sind blitzschutzmäßig zu erden. Hierüber ist ein Prüfprotokoll in dem auch Aussagen über die gewählte Schutzklasse zu treffen sind und dem eine Skizze mit eingetragenen Messpunkten beizufügen ist, der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
 18. Für die elektrischen Anlagen sind Anlagenbücher gemäß ÖVE/ÖNORM F 8001-6-63, Ausgabe 2003-01-01 anzulegen und zur Einsichtnahme aufzubewahren.
 19. Das Bauvorhaben ist entsprechend den statischen Erfordernissen unter Beachtung der einschlägigen ÖNORMEN und Richtlinien zu errichten. Die statischen Berechnungen sowie die Schalungs-, Bewehrungs- und Konstruktionspläne sind von einem befugten Zivilingenieur einschlägiger Fachrichtung zu erstellen.
 20. Statisch tragende Stahlteile sind mit einem ausreichenden Korrosionsschutz zu versehen. Darüber ist eine Bestätigung anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
 21. Die Stahlstützen des Flugdaches sind zusätzlich auf einen Anprallstoß gemäß ÖNORM B 4016 zu bemessen.
 22. Vor Fundamentherstellung ist die Tragfähigkeit des anstehenden Baugrundes von einem befugten Fachmann festzustellen. Über das Ergebnis der Tragfähigkeitsfestlegung ist Abnahmebefund zu erstellen.

Seite 13 zu GZ. BMVIT-60.689/0002-II/PMV

23. Die Fundaments-, Bewehrungs- und Tragwerksabnahmen sind von einem befugten Fachmann durchzuführen und in den Abnahmebefunden sind dabei die jeweils entsprechenden Pläne anzuführen. Ein zusammenfassender Bericht ist anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
24. Einlaufgitter und Schachtabdeckungen für Entwässerungsanlagen sind tragsicher für schwere Verkehrslasten entsprechend den ÖNORMEN EN 124 und B 5110, zumindest für die Klasse E, auszulegen. Hierüber sind Einbaubestätigungen vorzulegen.
25. Über die projektgemäße Herstellung der Betonbetankungsfläche (Betonfestigkeit, Mineralölbeständigkeit, Flüssigkeitsdichtheit) sind Bestätigungen vorzulegen.

Hinweis: Auf die Bestimmungen des Kesselgesetzes insbesondere im Hinblick auf die Überwachung des im Kiosk aufgestellten Druckgerätes durch eine Kesselprüfstelle wird hingewiesen.

Seitens der **NÖ Landestelle für Brandverhütung** und des **Verkehrs-Arbeitsinspektorates** sind unter Hinweis auf die im Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Zivilluftfahrtbehörde vom 18.08.2004, GZ. BMVIT-60.689/0002-II/PMV/2004, enthaltenen einschlägigen Bedingungen und Auflagen im vorliegenden Fall keine ergänzenden Auflagen erforderlich.

Seitens des **luftfahrttechnischen Amtssachverständigen** sind im vorliegenden Fall keine Bedingungen und Auflagen erforderlich.

Fördertechnische Einrichtungen für Flugfrachtpaletten

26. Für die neuen Anlagen sind seitens des Errichters die EG-Konformitätserklärungen auszustellen und bei der Benützungsbewilligungsverhandlung zur Einsichtnahme vorzulegen.
27. Die Palettieranlagen sind an die Fundamenterdungsanlage anzuschließen und ist der entsprechende Nachweis bei der Benützungsbewilligungsverhandlung zur Einsichtnahme vorzulegen.
28. Die Hydraulikaggregate sind innerhalb entsprechend dimensionierter Wannen unterzubringen. Über die Dichtheit und Mineralölbeständigkeit dieser Wannen sind entsprechende Ausführungsbestätigungen bei der Benützungsbewilligungsverhandlung zur Einsichtnahme vorzulegen.
29. Sämtliche Palettieranlagen und Sektionaltore sind einer Abnahmeprüfung unterziehen zu lassen. Die Prüfbücher mit eingetragenen Abnahmebefunden sind bei der Benützungsbewilligungsverhandlung zur Einsichtnahme vorzulegen.
30. Sämtliche Palettieranlagen sind einer Gefahrenanalyse zu unterziehen. Ein entsprechendes Dokument ist bei der Benützungsbewilligungsverhandlung zur Einsichtnahme vorzulegen.
31. Über die Ausführung sämtlicher elektrischer Anlagen bzw. über die Einbindung in die Anlagen des Cargo-Centers ist ein Sicherheitsprotokoll bei der Benützungsbewilligungsverhandlung zur Einsichtnahme vorzulegen. In diesem sind Aussagen über die bei der Überprüfung bzw. Errichtung eingehaltenen Bestimmungen (einzeln anzuführen) zu treffen und sind weiters Aussagen über die Art und den Zustand der elektrischen Schutzmaßnahmen zu treffen.

Seitens der **NÖ Landestelle für Brandverhütung** und des **hochbautechnischen Amtssachverständigen der NÖ Landesregierung** sind unter Hinweis auf die im Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Zivilluftfahrtbehörde vom 18.08.2004, GZ. BMVIT-60.689/0002-II/PMV/2004, enthaltenen einschlägigen Bedingungen und Auflagen im vorliegenden Fall keine ergänzenden Auflagen erforderlich.

Seitens des **luftfahrttechnischen Amtssachverständigen** sind im vorliegenden Fall keine Bedingungen und Auflagen erforderlich.

Gefahrgutlager für explosive, radioaktive, infektiöse und sonstige Stoffe

Seite 14 zu GZ. BMVIT-60.689/0002-II/PMV

32. Bei der Benützungsbewilligungsverhandlung (Betriebsbewilligung gemäß § 7 Strahlenschutzgesetz) sind die im § 7 Abs. 2 und 5 leg.cit. aufgezählten Nachweise zur Beurteilung durch den Amtssachverständigen für Strahlenschutz vorzulegen.
33. Gefährliche Stoffe im Sinne des § 80a LFG dürfen nur in Mengen vorhanden sein, welche die im Anhang I Teil 1 Spalte 2 und Teil 2 Spalte 2 oder Teil 1 Spalte 3 und Teil 2 Spalte 3 der Richtlinie 96/82/EG zur Beherrschung der Gefahren bei schweren Unfällen mit gefährlichen Stoffen, ABI. Nr. L 10 vom 14.01.1997 S. 13, genannten Mengen nicht überschreiten bzw. welche bei Anwendung der Additionsregel keinen Wert größer 1 ergeben.
34. Es ist eine Bestätigung der Behörde vorzulegen, aus der hervorgehen muss, dass gemäß den Bestimmungen der ExSV 1996 für Geräte und Schutzsysteme des betreffenden Anlagenteiles nur solche verwendet wurden, welche der Gerätegruppe II entsprechen, und deren Auswahl nach dem Ex-Zonenplan für die jeweils zutreffende Kategorie (mindestens jedoch Kategorie 2G) vorgenommen wurde.
35. Es ist das Explosionsschutzdokument für die betroffenen Bereiche (§ 5 der VEXAT BGBl. Teil II, Nr. 309/2004) zur Einsichtnahme für die Behörde bereitzuhalten.
36. Über die durchgeführten Prüfungen gemäß § 7 der VEXAT sind die entsprechenden Bestätigungen der Behörde zur Einsichtnahme vorzulegen.
37. Über die Ausführung sämtlicher elektrischer Anlagen ist ein Prüfprotokoll vorzulegen, in dem auf den gegenständlichen Bescheid Bezug zu nehmen ist und in dem die der Überprüfung zu Grunde liegenden Bestimmungen einzeln anzuführen sind. Weiters ist eine Aussage über die Art und den Zustand der angewandten Schutzmaßnahmen zu treffen. Ebenso sind Aussagen über die Einbindung nicht spannungsführender Metallteile in die Erdungsanlage des Systems bzw. Blitzschutzanlage zu treffen.
38. Über die Prüfung der einwandfreien Funktion der sicherheitsrelevanten Steuerungen (Lüftung für Lager radioaktive Stoffe) sind entsprechende Nachweise zur Einsichtnahme vorzulegen. Die Funktionsfähigkeit der Steuerung ist einmal monatlich nachweislich zu prüfen. Die Nachweise sind in der Betriebsanlage zur Einsichtnahme aufzubewahren.
39. In lichttechnischer Hinsicht ist die Sicherheitsbeleuchtung für die Fluchtwege und Rettungswege entsprechend den Bestimmungen der ÖNORM EN 1838 herzustellen. Hierüber ist eine Bestätigung zur Einsichtnahme vorzulegen.
40. In elektrotechnischer Hinsicht ist die Sicherheitsbeleuchtungsanlage nach den Bestimmungen der ÖVE EN 2 bzw. ÖVE/ÖNORM E 8002 auszuführen. Hierüber ist eine Bestätigung zur Einsichtnahme vorzulegen.
41. Abweichend von den eingereichten Projektunterlagen ist im Lagerraum für brennbare Flüssigkeiten ein Sicherheitsbeleuchtungskörper über der Türe, welche direkt ins Freie führt anzuordnen.
42. Über die Ausführung der E-30-Verkabelung nach ÖNORM DIN 4102-12 für die Sicherheitsbeleuchtungsanlage ist eine Bestätigung zur Einsichtnahme vorzulegen.
43. Für die elektrischen Anlagen sind Anlagenbücher gemäß ÖVE/ÖNORM E 8001-6-63 Ausgabe 2003-01-01 anzulegen und zur Einsichtnahme aufzubewahren.
44. Das Brandschutztor zwischen Exportlager und dem Gefahrgutlagerbereich ist betriebsbedingt geschlossen zu halten oder es ist vor dem Gefahrgutlagerbereich eine Schleuse vorzusehen.
45. Zum Schutze der ArbeitnehmerInnen ist im Lager für radioaktive Stoffe eine optische und akustische Signalisierung, wie beim derzeitigen Lager für radioaktive Stoffe bestehend, zur Feuerwehr-Nachrichtenzentrale einzurichten.
46. Im Lager für infektiöse Stoffe ist die Lüftung so einzurichten, dass keine gefährlichen Stoffe bei Unfällen austreten können. Hierüber ist ein Ausführungsnachweis anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
47. Über die gegenüber den gelagerten Medien beständige Ausführung des Fußbodens im Lagerraum für brennbare Flüssigkeiten und der Wannen im Vorratsraum ist von der ausführenden Fachfirma ein Nachweis auszustellen und im Betrieb zur Einsichtnahme aufzulegen.
48. Die Temperatur in den Lagerbereichen für Flüssigkeiten ist auf einem solchen Niveau zu halten, dass ein Bersten von Gebinden aufgrund einer Erwärmung ausgeschlossen werden kann. Ist dafür die

Seite 15 zu GZ. BMVIT-60.689/0002-II/PMV

Errichtung einer Klimaanlage erforderlich, so ist ein diesbezügliches Projekt gesondert bei der Luftfahrtbehörde einzureichen.

49. Der Lagerbereich für die Druckgaspackungen im Vorratsraum ist dauerhaft als solcher zu kennzeichnen.

Seitens des **Amtssachverständigen für explosive Stoffe** kann festgestellt werden, dass bei projekts- und beschreibungsgemäßer Herstellung des Lagerraumes für Munition (ehemalige Bezeichnung: Lager „explosive Stoffe“ – Raumnr. A00.164) aus fachlicher Sicht keine Einwände bestehen und daher keine Auflagen erforderlich sind.

Seitens der **NÖ Landestelle für Brandverhütung** sind unter Hinweis auf die im Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Zivilluftfahrtbehörde vom 18.08.2004, GZ. BMVIT-60.689/0002-II/PMV/2004, enthaltenen einschlägigen Bedingungen und Auflagen im vorliegenden Fall keine ergänzenden Auflagen erforderlich.

Aufgrund der Ausführungen des Amtssachverständigen für explosive Stoffe im Befund betreffend Raumnr. A00.164 ist die Vorschreibung von zusätzlichen Auflagen seitens des **hochbautechnischen Amtssachverständigen des Amtes der NÖ Landesregierung** nicht erforderlich.

The image shows several handwritten signatures in black ink. The most prominent one is a large, stylized signature on the left, likely belonging to Roman Beyerknecht. To its right are several other signatures, including one that appears to be 'Podr' and another that is less legible. There are also some smaller, less distinct marks and initials scattered around the main signatures.

Der Amtssachverständige des Amtes der NÖ Landesregierung für Strahlenschutz, Dipl.-Ing. Roman Beyerknecht, erachtet in seinem schriftlichen Gutachten betreffend das Gefahrgutlager/Lagerraum für radioaktive Stoffe, vom 14.12.2004 folgende Bedingungen und Auflagen für erforderlich:

50. Nach der Errichtung ist die ausreichende Abschirmwirkung und die lückenlose Herstellung der Umfassungsbauteile durch Messgutachten einer befugten Stelle zu überprüfen. Dabei sind nach Absprache mit dem Amtssachverständigen für Strahlenschutz des Amtes der NÖ Landesregierung, Abteilung Umwelttechnik, geeignete Prüfstrahler zu verwenden. Dieses Messgutachten ist bis zur Benützungsbewilligungsverhandlung der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
51. Eine endgültige Sicherheits- und Störfallanalyse sowie eine Notfallplanung sind bis zur Benützungsbewilligungsverhandlung der Luftfahrtbehörde vorzulegen. Dabei ist insbesondere auch die Vermeidung von unbefugtem Zugriff auf die gelagerten Versandstücke (Diebstahl) einzugehen.
52. Es sind schriftliche Arbeitsanweisungen für die Personen, die mit den Versandstücken umgehen sollen, zu erstellen, die die notwendigen Verhaltensregeln enthalten. Diese Unterlagen der Luftfahrtbehörde bis zur Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
53. Bis zur Benützungsbewilligungsverhandlung ist der Luftfahrtbehörde ein Konzept vorzulegen, wie die Dokumentation der gelagerten der radioaktiven Stoffe erfolgen soll (Lagerbuch).
54. Der Lagerraum für die radioaktiven Versandstücke muss einem Raum mit Arbeitsplätzen der Type B gemäß Strahlenschutzverordnung 1972 entsprechen. Dies bedeutet:

Seite 16 zu GZ. BMVIT-60.689/0002-II/PMV

- Der Raum ist außen mit dem Strahlenwarnzeichen und der Aufschrift „RADIOAKTIV“ zu kennzeichnen.
 - Fußboden und Wände müssen glatte, leicht zu reinigende und möglichst fugenlose Oberflächen besitzen. Der Fußboden aus einem widerstandsfähigen Material bestehen und ist mit einem für Flüssigkeiten undurchlässigen Schutzanstrich zu versehen.
 - Der Raum muss einen eigenen Brandabschnitt bilden, die Türe ist als Brandschutztür auszubilden.
 - Die Tür muss versperrbar sein, der Zugang darf nur befugten Personen möglich sein.
 - Der Raum muss mechanisch entlüftet werden, Umluftbetrieb ist nicht gestattet. In die Luftleitungen sind hochdichte Luftklappen einzubauen.
 - In dem Raum müssen in der Nähe des Eingangs ein Handwaschbecken sowie ein eigenes Laboratoriumsbecken vorhanden sein (ein Doppelwaschbecken ist ebenfalls zulässig). Das Laboratoriumsbecken dient zur Dekontaminierung von Gegenständen, nicht aber zur Reinigung der Hände. Darauf ist mit Anschlag hinzuweisen.
 - Armaturen an Waschbecken sowie Lichtschalter sind auszubilden, dass sie zur Betätigung nicht den Händen berührt werden müssen.
 - Steckdosen und Anschlüsse von Versorgungseinrichtungen müssen bei Nichtanwendung mit einem leicht dekontaminierbaren Deckel verschlossen sein.
55. Beim Zugang zum Lagerraum müssen ein geeichtes Ortsdosisleistungsmessgerät sowie ein geeichtes Kontaminationsmessgerät vorhanden sein.
56. Der Raum ist gemäß der Strahlenschutzbauzeichnung im Nachtrag zum Gutachten von Dr. Ernst Havlik vom 12.06.2004 zu errichten (Vorzone ca. 12 m², innere Lagerzone ca. 7 m² und die beiden äußeren Lagerzonen je ca. 8 m²).
57. Die innere Lagerzone muss an zwei Seiten durch mindestens 1,5 m hohe Wände von den äußeren Lagerzonen getrennt sein. Die Innenseiten der Wände müssen mindestens 1,5 m von den Innenseiten der Wände des Lagerraumes zu den beiden umgebenden Lagerräumen entfernt sein. Der Abstand der beiden Wände von der Gangwand muss mindestens 2,8 m betragen.
58. Die der Tür gegenüberliegende Wand des Lagerraumes muss eine Stärke von mindestens 40,1 cm Stahlbeton aufweisen (Bleigleichwert 4,9 cm).
59. Die beiden Wände des Lagerraumes die an die benachbarten Lagerwände grenzen, müssen eine Stärke von mindestens 33 cm Stahlbeton aufweisen (Bleigleichwert 3,7 cm).
60. Die Wand zum Gang muss eine Stärke von mindestens 24,2 cm Stahlbeton aufweisen (Bleigleichwert 2,13 cm)
61. Die Decke muss eine Stärke von mindestens 27,8 cm Stahlbeton aufweisen (1,85 cm Bleigleichwert).
62. Am Fußboden sind deutlich sichtbar und dauerhaft gelbe Bodenmarkierungen (gemäß Punkt 2.7) des Gutachtens von Dr. Ernst Havlik vom 12.06.2004 anzubringen.

Seite 17 zu GZ. BMVIT-60.689/0002-II/PMV

63. Es ist deutlich sichtbar und dauerhaft ein Anschlag anzubringen, dass Versandstücke T.I. > 0,5 nur in der inneren Lagerzone gelagert werden dürfen.
64. Es ist deutlich sichtbar und dauerhaft ein Anschlag anzubringen, dass in der äußeren Lagerzone nur Versandstücke der Kategorie I (Gefahrenzettel weißes, auf der Spitze stehendes Quadrat) sowie Versandstücke der anderen Kategorien T.I. ≤ 0,5 sowie gegebenenfalls leere Verpackungen, die radioaktive Stoffe haben, gelagert werden dürfen.
65. Es ist deutlich sichtbar und dauerhaft ein Anschlag anzubringen, dass in der Vorzone (außerhalb der gelben Bodenmarkierung) keine radioaktiven Stoffe gelagert werden dürfen.

Der Amtssachverständige für infektiöse Stoffe, Hr. Amtsarzt Dr. Eduard Fuchs von der Bezirkshauptmannschaft Wien-Umgebung, erachtet in seinem schriftlichen Gutachten betreffend das Gefahrgutlager/Lagerraum für infektiöse Stoffe, vom 02.12.2004 folgende Bedingungen und Auflagen für erforderlich:

66. Wand- und -Fußbodenbeläge, sowie Regale müssen aus leicht desinfizierbarem Material sein.
67. Die Lagerung von infektiösem Material muss so erfolgen, dass die Gefahr des Herabstürzens der Behältnisse vermieden wird.
68. Hitzeeinwirkung und starke Sonneneinstrahlung auf das gelagerte infektiöse Material sind zu vermeiden.
69. Die Raumtemperatur sollte 25°C nicht überschreiten.
70. Es müssen Rauchmelder vorhanden sein.
71. Auf die Absperrung des Raumes ist zu achten.

Herr Chefinspektor Kratky hat sich vor Schluss der Verhandlung ohne Erhebung von Einwänden und ohne Unterschriftsleistung entfernt.

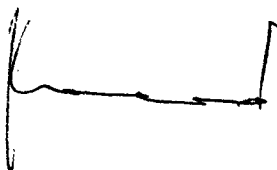
Stellungnahme der Vertreter der Bundespolizeidirektion Schwechat:

Das Verhandlungsergebnis wird zustimmend zur Kenntnis genommen.



Stellungnahme der Vertreter der Flughafen Wien Aktiengesellschaft:

Das Verhandlungsergebnis wird zustimmend zur Kenntnis genommen.



Seite 18 zu GZ. BMVIT-60.689/0002-II/PMV

Der Bundesminister für Landesverteidigung hat mit Schreiben vom 31.10.2004, GZ. 90964/27 - Recht/2004, bekannt gegeben, dass gegen die Erteilung der gegenständlichen Bewilligungen keine Einwände bestehen.

Von den fünf Amtssachverständigen des Amtes der NÖ Landesregierung werden an Gebühren EUR 3.020,55 (ASV für Strahlenschutz 1 halbe Stunde für das schriftliche Gutachten) geltend gemacht. Der Vertreter der Flughafen Wien Aktiengesellschaft erklärt hiezu, dass diese Gebühren seitens der Flughafen Wien Aktiengesellschaft direkt mit dem Amt der NÖ-Landesregierung abgerechnet werden.



Vom Vertreter des Verkehrs-Arbeitsinspektorates werden an Gebühren gemäß § 15 des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes, BGBl.Nr. 650/1994 i.d.g.F., Gebühren von EUR 151,20 geltend gemacht.

Auf die Verlesung der laut diktierten Verhandlungsschrift wird von den Verhandlungsteilnehmern verzichtet.

Da kein weiteres Vorbringen erfolgt, verkündet der Verhandlungsleiter den nachfolgenden

BESCHEID
SPRUCH
I.

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Zivilluftfahrtbehörde erteilt hiermit gemäß § 78 Abs. 1 und 2 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957 i.d.g.F., nach Anhörung des Bundesministers für Landesverteidigung der Flughafen Wien Aktiengesellschaft gemäß den Anträgen vom 16.11.2004 die Bewilligungen für die Errichtung

1. einer Betriebstankstelle
2. von fördertechnischen Einrichtungen für Flugfrachtpaletten
3. des Gefahrentagelagers für explosive, radioaktive, infektiöse und sonstige Stoffe

im Air Cargo und Handling Center West (ACC/HCW) auf dem Flughafen Wien, unter Zugrundelegung folgender, integrierte Bestandteile dieses Bescheides bildender Unterlagen, und zwar

Betriebstankstelle

- Technische Beschreibung, verfasst von Fa. Tokheim Austria GmbH, vom 14.12.2004
- Baubeschreibung zum Einreichverfahren, verfasst von Arch. DI Andreas Treusch, vom 08.10.2004
- Betriebsbeschreibung zum Einreichverfahren, verfasst von Flughafen Wien AG, vom 08.10.2004
- Lageplan Tankstelle HCW, verfasst von Arch. DI A. Treusch, Plannr. HCW-01-ER-AA-00-T, M: 1:100, vom 15.03.2004
- Tankstelle HCW – Grundriss und Schnitt, verfasst von Arch. DI A. Treusch, Plannr. HCW-01-ER-01-00-T, M: 1:50, vom 08.10.2004
- Montageplan, verfasst von Fa. Tokheim Austria GmbH, Plannr. HCW-300-60.03-WM-EG-08-03, M: 1:50, vom 24.11.2004

Fördertechnische Einrichtungen für Flugfrachtpaletten

- Anlagenbeschreibung fördertechnische Einrichtungen für Flugfrachtpaletten, vom 14.12.2004

Seite 19 zu GZ. BMVIT-60.689/0002-II/PMV

- Übersicht Förderanlagen, Plannr. ACC-300.80.1-ER-EG-AA-00, vom 25.10.2004
- Einreichplan Palettieranlage Bereich I, Plannr. ACC-300.80.1-ER-EG-01-01, vom 25.10.2004, M: 1:50
- Einreichplan Palettieranlage Bereich 1, Plannr. ACC-300.80.1-ER-EG-AA-02, vom 25.10.2004, M: 1:50
- Einreichplan Palettieranlage Bereich III, Plannr. ACC-300.80.1-ER-EG-06-03, vom 25.10.2004, M: 1:50
- Einreichplan Palettieranlage Bereich IV, Plannr. ACC-300.80.1-ER-EG-11-05, vom 25.10.2004, M: 1:50

all diese Unterlagen erstellt von Seilern + Aspang Maschinenbau GmbH & Co KG, Salzburg.

- Förderrolle Roller, M: 1:1, Zeichnungsnr. W011 645, vom 09.12.1996
- PO-Deck QF L= 2685, M: 1:10, Zeichnungsnr. WO 18 240, vom 25.08.1998
- RA-PO-Deck station, M: 1:5, Zeichnungsnr. WO 18 270, vom 12.08.1998
- PO-Deck LF 3600 lg mit 2 Lichttaster, M: 1:10, Zeichnungsnr. WO18 300, vom 24.08.1998

all diese Unterlagen erstellt von Schenck, Dammstadt.

Gefahrengutlager für explosive, radioaktive, infektiöse und sonstige Stoffe

- Baubeschreibung zum Einreichverfahren DGR-LAGER, vom 29.10.2004
- Haustechnikbeschreibung zum Einreichverfahren DGR-LAGER, vom 29.10.2004

beide verfasst von Fritsch, Chiari & Parnter ZT GmbH, Wien.

- Strahlenschutzgutachten, vom 12.06.2004, Zeichen: HV/S0904, verfasst von Univ. Doz. Dr. Ernst Havlik
- Änderungen zum Gutachten HV/S0904, vom 12.06.2004, undatiert, verfasst von Univ. Doz. Dr. Ernst Havlik
- ACC Grundriss Erdgeschoss DGR-Lager, Plannr. ACC-01-ER-EG-10-F1, M: 1:100, vom 29.10.2004, verfasst von Arch. Dipl.-Ing. Andreas Treusch
- ACC Grundriss EG DGR-Lager – Übersicht, Plannr. ACC-01-ER-EG-11-F1, M: 1:200, vom 29.10.2004, verfasst von Arch. Dipl.-Ing. Andreas Treusch
- Grundriss Erdgeschoss – Teil 10 DGR ACC, Plannr. ACC-03-ER-EG-10-F1, M: 1:50, vom 29.10.2004, verfasst von TB Eipeldauer + Partner GesmbH
- ACC Draufsicht DGR-Lager, Plannr. ACC-01-ER-ZG-10-F1, M: 1:100, vom 29.10.2004, verfasst von Arch. Dipl.-Ing. Andreas Treusch
- Grundriss Erdgeschoss – Teil 10 DGR ACC, Plannr. ACC-04-ER-EG-10-F1, M: 1:50, vom 29.10.2004, verfasst von TB Eipeldauer + Partner GesmbH,

und unter den in der - ebenfalls einen integrierten Bestandteil dieses Bescheides bildenden - Verhandlungsschrift des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, Projektmanagement Verfahrensführung Flughäfen, vom 14.12.2004, GZ. BMVIT-60.689/0005-II/PMV/2004, enthaltenen Bedingungen u. Auflagen (1. – 71.).

II.

Für die Erteilung dieses Bescheides sind von der Flughafen Wien AG

- a) gemäß TP 393 lit. b Ziff. 1 der Bundes-Verwaltungs-
Abgabenverordnung, BGBl. Nr. 24/1983 i.d.g.F.,
Verwaltungsabgaben (3 Errichtungsbewilligungen) von EUR 654,00
- b) gemäß § 1 der Bundes-Kommissionsgebührenverordnung,
BGBl. Nr. 246/1976 i.d.g.F., Kommissionsgebühren für 3 Amtsorgane
und 16/2 Stunden von EUR 453,60

Seite 20 zu GZ. BMVIT-60.689/0002-II/PMV

- c) gemäß Gebührengesetz 1957 i.d.g.F.,
(Anträge, Antragsbeilagen, Verhandlungsschrift) an Gebühren von.....EUR 559,80
- d) gemäß § 15 des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes,
BGBl.Nr. 650/1994 i.d.g.F., eine Gebühr von EUR 151,20

somit insgesamt EUR 1.818,16 zu entrichten.

Die Verwaltungsabgaben, die Kommissionsgebühren, die Gebühr des Verkehrs-Arbeitsinspektors und die Gebühren gemäß Gebührengesetz sind binnen 2 Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides mittels der beigeschlossenen Zahlscheine an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zu überweisen.

BEGRÜNDUNG

Die Realisierung der gegenständlichen Vorhaben ist im Interesse eines sicheren und geordneten Flughafenbetriebes auf dem Flughafen Wien notwendig.

Die Vorhaben sind für die Sicherheit der Luftfahrt förderlich und auf Grund der Ergebnisse der vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Projektmanagement Verfahrensführung Flughäfen, am 14.12.2004 auf dem Flughafen Wien durchgeführten Verhandlung gemäß § 78 Abs. 1 und 2 LFG zu bewilligen.

Die Bedingungen und Auflagen, die den Erfordernissen der Sicherheit der Luftfahrt Rechnung tragen, stützen sich auf das Gutachten der Amtssachverständigen der Obersten Zivilluftfahrtbehörde und des Amtes der NÖ Landesregierung sowie des Amtssachverständigen für infektiöse Stoffe der Bezirkshauptmannschaft Wien-Umgebung und auf die Ausführungen der Vertreter der NÖ-Landesstelle für Brandverhütung und des Verkehrs-Arbeitsinspektorates. Auf die diesem Gutachten zugrunde liegenden detaillierten Befundausführungen wird – um Wiederholungen zu vermeiden – ausdrücklich hingewiesen.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf die bezogenen Rechtsvorschriften.

RECHTSMITTELBELEHRUNG

Gegen diesen Bescheid ist kein ordentliches Rechtsmittel zulässig.

HINWEIS

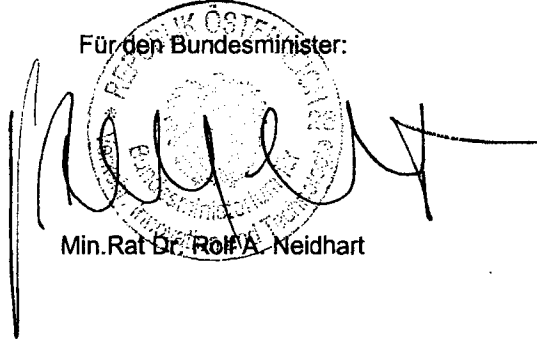
Gegen diesen Bescheid kann innerhalb von sechs Wochen nach Zustellung Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof und ebenso an den Verfassungsgerichtshof erhoben werden. Sie muß von einem Rechtsanwalt unterschrieben sein. Bei Einbringung einer solchen Beschwerde, ist eine Gebühr von EUR 180,- zu entrichten.

Seite 21 zu GZ. BMVIT-60.689/0002-II/PMV

Der Inhalt und die Verkündung dieses mündlichen Bescheides werden hiermit gemäß § 62 Abs. 2 AVG beurkundet.

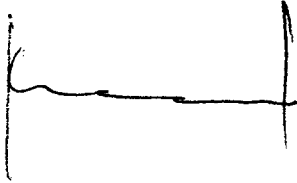
Verhandlungsdauer: 16 halbe Stunden

Für den Bundesminister:

A handwritten signature in black ink is written over a circular official seal. The seal contains the text 'REPUBLIK ÖSTERREICH' at the top and 'MINISTERIUM FÜR VERKEHR, INFRASTRUKTUR UND ENERGIE' at the bottom. The signature is a cursive script that spans across the seal.

Min. Rat Dr. Rolf A. Neidhart

Zur Kenntnis genommen:

A handwritten signature in black ink, consisting of a horizontal line with a vertical stroke at the end, positioned below the text 'Zur Kenntnis genommen:'.

**PROJEKTMANAGEMENT
VERFAHRENSFÜHRUNG FLUGHÄFEN**

*Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie*

GZ. BMVIT-60.689/0007-II/PMV/2005

Infrastruktur

**Betr.: Flughafen Wien;
1. Air Cargo- (ACC) und
Handling Center West (HCW);
2. Betriebstankstelle
3. 3 Aufzugsanlagen im HCW
Teil-Benützungsbewilligungen**

Flughafen Wien, 06.06.2005

VERHANDLUNGSSCHRIFT

aufgenommen am 06.06.2005 auf dem Flughafen Wien vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Projektmanagement Verfahrensführung Flughäfen, gemäß §§ 40 - 44 AVG in Verbindung mit § 78 Abs. 2 Luftfahrtgesetz, BGBl. Nr. 253/1957 i.d.g.F (LFG).

Gegenstand der Verhandlung

Anträge der Flughafen Wien Aktiengesellschaft vom 25.05.2005 auf Erteilung der Teil-Benützungsbewilligungen gemäß § 78 LFG für die gemäß den Bescheiden des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Zivilluftfahrtbehörde vom 18.08.2004, GZ. BMVIT-60.689/0002-II/PMV/2004, vom 14.12.2004, GZ. BMVIT-60.689/0005-II/PMV/2004, und vom 01.04.2005, GZ. BMVIT-60.689/0004-II/PMV/2005, auf dem Flughafen Wien errichteten Bauwerke, Anlagen und Einrichtungen, nämlich

- für das Air Cargo- (ACC) und Handling Center West (HCW);
- für eine Betriebstankstelle
- für 3 Aufzugsanlagen im HCW.

Anwesende

Verhandlungsleiter:

Min.Rat Dr. Rolf A. NEIDHART

Mitwirkende amtliche Organe:

**Mag. Martin STROBEL
Bundesministerium für Verkehr, Innovation
und Technologie Projektmanagement
Verfahrensführung Flughäfen**

**Sonstige Behördenvertreter:
Amt der NÖ Landesregierung:**

**HR Dipl.-Ing. Josef MILLNER
als bautechnischer Amtssachverständiger**

**w.Hofrat Dipl.-Ing. Ernst BISTRICKY
als elektro- und fördertechnischer
Amtssachverständiger**

**Dipl.-Ing. Peter EINSIEDLER
als maschinenbautechnischer
Amtssachverständiger**

NÖ Landesstelle für Brandverhütung:

Techn. R. Emmerich GRONE

Anwesende Parteien und sonstige Beteiligte:

| | |
|--|--|
| Flughafen Wien Aktiengesellschaft: | Ing. Christian MOLLIK Dipl.-Ing. Irene KONRAD Ing. Mag. Johann NICHTENBERGER OBI Walter TUMA BI Georg LIMBECK |
| Projektanten und ausführende Firmen: | |
| Architekturbüro Treusch: | Arch. Dipl.-Ing. Andreas TREUSCH Dipl.-Ing. Bernd SCHEFFKNECHT Dipl.-Ing. Christoph WELLENZOHN Peter MÜLLER Dipl.-Ing. Dejan KOKANOVIC |
| Elektrotechnik TB Eipeldauer: | Ing. Alfred EIPELDAUER Heinz KIRCHSTEIGER |
| Haustechnik Fa. ZFG: | Ing. Josef FELLHOFER |
| Projektsteuerung HL-ZTG: | Dipl.-Ing. Heide FRITZ |
| Begleitende Kontrolle Fa. Werner Consult: | Dipl.-Ing. Hagen VALTINER |
| Örtliche Bauaufsicht Vasko+Partner: | Ing. Andreas STRODEL Mirsad BIJELJINAC |
| Generalunternehmer Fa. Gerstl | Reinhard EGGER Ing. Helmut WOLF Robert BAUER Ing. Markus GEISBAUER |
| Fa. Radel und Hahn: | Dipl.-Ing. Christoph BRAUNRATH |
| ARGE Elektro SAW/Bostelmann: | Klaus PUCHEGGER |
| Planer und Errichter Transformationsstation 18 VAI/Siemens Bacon: | Erich THAUER |
| Schriftführerin: | Nicole JANISCH |

Nach Eröffnung der Verhandlung um 08.30 Uhr und Feststellung der Anwesenden sowie ihrer Vertretungsbefugnis wird vom Verhandlungsleiter der Verhandlungsgegenstand dargelegt.

Die Projekte werden nochmals erläutert. Ein Ortsaugenschein wird durchgeführt.

Sodann erstellen die Amtssachverständigen des Amtes der NÖ Landesregierung sowie der Vertreter der NÖ Landesstelle für Brandverhütung gemeinsam folgenden

BEFUND

Die heutige Kollaudierungsverhandlung betrifft die gemäß den Bescheiden des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Zivilluftfahrtbehörde vom 18.08.2004, GZ. BMVIT-60.689/0002-II/PMV/2004, vom 14.12.2004, GZ. BMVIT-60.689/0005-II/PMV/2004, und vom 01.04.2005, GZ. BMVIT-60.689/0004-II/PMV/2005, auf dem Flughafen Wien errichteten Bauwerke, Anlagen und Einrichtungen, nämlich

- das Air Cargo- (ACC) und Handling Center West (HCW);
- eine Betriebstankstelle
- 3 Aufzugsanlagen im HCW.

Gegenstand der Verhandlung sind im Einzelnen:

- das gesamte HCW einschließlich zweier Brückenkräne (Einträger-Laufkatzenkran mit 2.000 kg Tragfähigkeit und einer Spannweite von 18,375 m) im Bereich der HCW-Akkuladestation, der 3 Personen Aufzüge (Nord-Ost-Ecke Lastenaufzug, HCW Stiege 1, HCW Stiege 2) und der Betriebstankstelle
- der Kollektor Süd im Projekt ACC/HCW
- die Palletieranlage I im ACC, Linien C und D

Nicht Gegenstand der heutigen Verhandlung ist die Betriebsanlage „Gastro“ im HCW im 1. Obergeschoss, welche in die Zuständigkeit der BH Wien-Umgebung fällt (Bescheid WUW2-V-0519/001 und WUW2-BA-0588/001 vom 19.04.2005).

Am heutigen Tag werden folgende Abweichungen vom konsensgemäßen Zustand festgestellt:

Handling Center West

Stiegenhäuser:

In den Stiegenhäusern wurden, zur Unterbringung von Haustechnik- und Elektroinstallationen, unter den Hauptpodesten abgehängte F90- Decken ausgeführt, die Revisionsöffnungen haben die Brandqualifikation T90.

Untergeschoss:

- Der Kabelziehschacht für Verbindung ACC-HCW wurde baulich geändert und unterirdisch vor das Gebäude verlagert.
- Der Schacht H 99.009 erhält eine T90 Tür.
- Der Widmung des Raums H 99.026 wurde geändert von Triebwerksraum Aufzug in Fettabscheider.

Erdgeschoss:

- Im Aufenthaltsraum Bus (NR) H 00.028 bei Achse 7-8/B wurde eine zusätzliche Systemtrennwand errichtet.
- Bei Achse E/11 wurde ein zusätzlicher Schacht (H 00.070) errichtet.
- Bei den Toren Fäkalienentsorgung und Frischwasserbefüllung entfallen die Fluchttüren, der Fluchtweg führt jeweils über die Waschbox ins Freie.

- Für den Aufstieg zur Lüftungsanlage bei Achse I-J/11 wurde eine Nische ausgebildet.

1. Obergeschoss:

Die Frischluftansaugung für die Brandrauchentlüftung UG bei Stiege 3 wurde vergrößert.

2. Obergeschoss:

- Die Raumkonfiguration des Schulungsraumes H 02.021 und der Aufenthaltsbereich H 02.034 hat sich durch den Entfall der mobilen Trennwände geändert.
- Der Besprechungsraum H 02.022 Achse 9-11/A-B ist neu hinzugekommen.

Hallen:

Bei den HCW Hallen Ost und West, Achse C-M/1-6 und E-L/9-13, wurden die Fachwerkbinder des Dachtragwerks von Stahl auf Holz geändert, bei gleich bleibender Tragfähigkeit und Brandqualifikation.

Vordächer:

Die umlaufenden Vordächer bestehen in der Untersicht nicht mehr aus Polycarbonat-Platten sondern aus abgehängten Blechpanelen mit integrierten Leuchten und einem umlaufenden Lichtband. Die Stirnseite der Vordächer ist in VSG-Verglasung mattiert ausgeführt, die Glasscheiben lassen sich für Wartungszwecke (Reinigung und Leuchtentausch) verschieben.

Tankstelle:

- Dachtragwerk: das geplante Stahlfachwerk wurde in Holz ausgeführt, wobei die Hauptträger in vollwandigen Leimbändern ausgeführt wurden. Die Ausführung der Stützen in Stahl mit Beton ummantelt ist gleich geblieben.
- Für die Tankstelle wurde eine elektronische Peilmessung für die 4 Tankbehälter eingebaut.

Gerätehalle Süd:

- Anstelle der geplanten Stahlstützen wurden Holzstützen ausgeführt, in Brandqualifikation F60.
- Beim Dachtragwerk wurden anstelle der Fachwerke vollwandige Holzleimbänder ausgeführt, äquivalent F60 zur Stahlkonstruktion. Die Pfetten sind aus Holzleimbändern.
- Die Fassade wurde nicht in Profilverglasung, sondern mit Polycarbonat-Panelen ausgeführt (B1/Q1/TR1).

Busabstellplatz:

Die Überdachung ist entfallen, es wurde nur die Betonfläche ausgeführt.

Kollektorbauwerk

ACC/HCW-Kollektoren:

- Teilweise Änderungen bzw. Hinzufügen neuer Schachtbezeichnungen lt. Nutzerangaben.

- Die Umgebungsbauwerke bei den Übergängen zum Bestandskollektor entfallen im Bereich der Schächte 2a, 5 und 5a1.
- Die Anschlüsse zu den Bestandskollektoren wurden baulich an die vorgegebenen baulichen Situationen bzw. an die Leitungsführungen angepasst.
- Der neue Kollektor Süd wurde unter die Querung des Abbruchs Bestandskollektor Süd im Bereich Schacht 4 situiert.

Im übrigen wurden die gegenständlichen Vorhaben konsensgemäß ausgeführt.

In der Akkustation des HCW's wurden nunmehr 2 Brückenkräne, beide Fabrikat DEMAG Cranes & Components GmbH, beide Bauart EKKE, mit den Hersteller Nrn. 05990324/2005 und 05990325/2005 ausgeführt. Beide Anlagen wurden mit H2 B3 eingestuft und beträgt die Tragfähigkeit je 2.000 kg. Die Spannfeldweite beträgt 18,375 m. Die Hubhöhe beträgt 2,80 m. Beide Brückenkräne sind mit einer Laufkatze, bestehend aus einem Elektrozug, der eine Tragkraft von 2.000 kg und eine Einstufung 1Bm aufweist, ausgestattet. Beide Anlagen werden elektrisch betrieben und verfügen über die Bewegung Hub, Katze und Kran. Die Bedienung der beiden Anlagen erfolgt jeweils über verfahrbare Handschaltkassetten. Beide Krananlagen sind auf einer gemeinsamen Kranbahn aufgebaut. Für beide Anlagen liegen positive Abnahmebefunde, ausgestellt von DI Johann Pajer, 3400 Klosterneuburg, vom 25.03.2005, vor. Diese Abnahmebefunde inkludieren jedoch nicht die Einleitung der Kräfte in das Bauwerk.

Betreffend HCW wurde ein Ausführungsoperat, enthaltend Bestätigungen, Atteste, Ausführungspläne, usw., vorgelegt und zum Akt genommen.

Betreffend die 3 Aufzugsanlagen wurde ein Konvolut, enthaltend Bestätigungen, Atteste, Ausführungspläne, usw., vorgelegt und zum Akt genommen.

Zu den Bedingungen und Auflagen der Errichtungsbewilligungsbescheide vom 18.08.2004, GZ. 60.689/0002-II/PMV/2004, vom 14.12.2004, GZ. 60.689/0005-II/PMV/2004, und vom 01.04.2005, GZ. BMVIT-60.689/0004-II/PMV/2005, ist folgendes festzustellen:

Air Cargo- (ACC) und Handling Center West (HCW) (GZ. 60.689/0002-II/PMV/2004, vom 18.08.2004)

- zu 1) **augenscheinlich erfüllt.**
- zu 2) **Bau-Betriebsvorschrift.**
- zu 3) **erfüllt; siehe Ausführungsoperat.**
- zu 4) **nicht erfüllt.**
- zu 5) **erfüllt und Betriebsvorschrift; siehe Ausführungsoperat.**
- zu 6) **Nicht gegenständlich.**
- zu 7-8) **erfüllt; siehe Ausführungsoperat.**
- zu 9) **teilweise erfüllt; siehe Ausführungsoperat.**
- zu 10) **erfüllt; siehe Ausführungsoperat.**
- zu 11) **teilweise erfüllt; siehe Ausführungsoperat. Der messtechnische Nachweis für die Halle West liegt derzeit noch nicht vor.**

- zu 12-14) **erfüllt**; siehe Ausführungsoperat.
- zu 15-16) **teilweise erfüllt**; siehe Ausführungsoperat.
- zu 17-19) **Betriebsvorschriften**.
- zu 20-21) **erfüllt**; siehe Ausführungsoperat.
- zu 22) **Bau-Betriebsvorschrift**.
- zu 23-25) **teilweise erfüllt**; siehe Ausführungsoperat. Derzeit liegen nur Einzelatteste vor. Ein Abnahmeprüfzeugnis B liegt noch nicht vor.
- zu 26-27) **erfüllt**; siehe Ausführungsoperat.
- zu 28) **sinngemäß erfüllt**; vorgelegt wurden Statische Berechnungen der Fa. FCP, Wien, vom 11.05.2005, GZ. 04/002 sowie eine Statische Berechnung der Fa. Wiehag, Altheim, vom 03.12.2004 und eine Prüfstatik, erstellt von DI Dr. techn. Woschitz, Wien, vom 11.05.2005. Diese Unterlagen werden nach Einsichtnahme durch den bautechnischen ASV zurückgegeben. Siehe auch Bemerkungen zu den folgenden Auflagepunkten.
- zu 29-36) **erfüllt**; siehe Ausführungsoperat.
- zu 37-38) Nicht gegenständlich.
- zu 39-44) **erfüllt**; siehe Ausführungsoperat.
- zu 45) Nicht gegenständlich.
- zu 46-47) **erfüllt**; siehe Ausführungsoperat.
- zu 48) **teilweise erfüllt**; siehe Ausführungsoperat. Es fehlt der Überprüfungsbericht der abnehmenden Stelle.
- zu 49) **teilweise erfüllt**; siehe Ausführungsoperat. Es fehlt die Nennung der Brandfallsteuerungen im Überprüfungsbericht der Brandmeldeanlage (o. a. Pkt. 48).
- zu 50) Nicht gegenständlich.
- zu 51) **teilweise erfüllt**; siehe Ausführungsoperat. Es fehlt der Überprüfungsbericht der abnehmenden Stelle.
- zu 52-53) **erfüllt**; siehe Ausführungsoperat.
- zu 54) **teilweise erfüllt**; in folgenden Bereichen wurden bereits die VIE-Zylinder eingebaut:
- Hauptzugänge der Stiegenhäuser
 - Technikräume
 - OG
- zu 55) **teilweise erfüllt**; siehe Ausführungsoperat. Ein Vorabzug der Brandschutzpläne liegt vor.
- zu 56-58) **erfüllt**; siehe Ausführungsoperat.
- zu 59) Nicht gegenständlich.
- zu 60) **Bau-Betriebsvorschrift**.
- zu 61-88) Nicht gegenständlich.
- zu 89-109) **nicht erfüllt**.

Betriebstankstelle im HCW und Palletieranlage I im ACC, Linien C und D (GZ. 60.689/0005-II/PMV/2004, vom 14.12.2004)

Betriebstankstelle im HCW

- zu 1) **augenscheinlich erfüllt**.
- zu 2-3) **erfüllt**.
- zu 4) **erfüllt**; für die 4 unterirdischen Lagerbehälter liegen Prüfbescheinigungen der Fa. Ammer Tank GmbH, 4642 Sattledt, vor. Die Lagerbehälter weisen die Fabrikats-Nrn. 50/154417, 50/154418, 50/154419 und 50/154420 auf.
- zu 5-6) **erfüllt**; die Vormerkbücher liegen auf. Die erste Druckprobe ist mit 02.02.2005 bzw. 23.05.2005 durch die Fa. Tokheim Austria GmbH Tankstellentechnik, 2544 Leobersdorf eingetragen.
- zu 7) **erfüllt**; ein Ausführungsbefund der Fa. Tokheim Austria GmbH Tankstellentechnik, 2544 Leobersdorf, vom 29.04.2005 wurde vorgelegt.
- zu 8-9) **Betriebsvorschrift**.
- zu 10) **erfüllt**.
- zu 11-14) **Betriebsvorschrift**.
- zu 15-16) **erfüllt**; vorgelegt wurde ein Elektrosicherheitsprotokoll ausgestellt von der Fa. Elektro Bostelmann, 1239 Wien, vom 03.06.2005.
- zu 17) **erfüllt**; über die Ausführung der blitzschutzmäßigen Erdung wurde ein Blitzschutzattest der Fa. Bethmann, 1040 Wien, vom 23.05.2005 vorgelegt.
- zu 18) **Betriebsvorschrift**.

- zu 19) **erfüllt**; vorgelegt wurden eine Statische Berechnung der Fa. Wiehag, Altheim, vom 03.12.2004 sowie eine Prüfstatik, erstellt von DI Dr. techn. Woschitz, Wien, vom 11.05.2005. Diese Unterlagen werden nach Einsichtnahme durch den bautechnischen ASV zurückgegeben.
- zu 20) **erfüllt**; vorgelegt wurden eine Bestätigung der Fa. Gerstl, 4600 Wels, vom 25.05.2005 sowie der Fa. Stahlbau Kamper Ges.m.b.H., 2640 Gloggnitz, vom 25.05.2005.
- zu 21) **erfüllt**; der entsprechende Lastansatz ist in der Statischen Berechnung der Fa. FCP ZT GmbH, Wien, vom 11.05.2005, GZ. 04/002 ersichtlich. Diese wird nach Einsichtnahme durch den bautechnischen ASV zurückgegeben.
- zu 22) **erfüllt**; vorgelegt wurde ein entsprechendes geotechnisches Gutachten von Prof. DI Dr. techn. Erik Würger, 1230 Wien, vom 18.07.2003, G Zl. 7058/2003. Dieses wird nach Einsichtnahme durch den bautechnischen ASV zurückgegeben.
- zu 23) **erfüllt**; vorgelegt wurden ein Abnahmebefund, vom 22.02.2005 sowie ein zusammenfassender Bericht Bewehrungsabnahmen, vom 23.05.2005, jeweils erstellt von der Fa. FCP ZT GmbH, 1140 Wien. Diese Unterlagen werden nach Einsichtnahme durch den bautechnischen ASV zurückgegeben.
- zu 24) **erfüllt**; es liegt eine Bestätigung der Fa. Gerstl, 4600 Wels, vom 30.05.2005 vor. Diese wird nach Einsichtnahme durch den bautechnischen ASV zurückgegeben.
- zu 25) **erfüllt**; vorgelegt wurden eine Bestätigung der Fa. Gerstl, 4600 Wels, vom 25.05.2005 sowie eine Bestätigung der Fa. Haselböck Bautechnik GmbH, Krenglbach, vom 11.04.2005. Diese Unterlagen werden nach Einsichtnahme durch den bautechnischen ASV zurückgegeben.


Palletieranlage I im ACC, Linien C und D

- zu 26) **erfüllt**; vorgelegt wurde eine EG-Konformitätserklärung der Fa. Seilern+Aspang, 5202 Neumarkt am Wallersee, vom 01.06.2005 für das Versetzen der RFS-Anlage ACC. Dieses wird nach Einsichtnahme durch den fördertechnischen ASV zurückgegeben.
- zu 27) **erfüllt**; vorgelegt wurden eine Bestätigung der Fa. Gerstl, 4600 Wels, vom 25.05.2005 sowie eine Bestätigung der ARGE Elektro Bostelmann/SAW Flughafen Wien, 1230 Wien, vom 03.06.2005, aus der hervorgeht, dass die Palletieranlagen in die Fundamentierungsanlage eingebunden sind. Diese Unterlagen werden nach Einsichtnahme durch den fördertechnischen ASV zurückgegeben.
- zu 28) **erfüllt**; vorgelegt wurden eine Bestätigung der Fa. Gerstl, 4600 Wels, vom 25.05.2005 sowie eine Bestätigung der Fa. ATB Spezialbau GmbH, 1030 Wien, vom 22.03.2005 über die mineralölbeständige und dichte Ausführung der Wannen. Diese Unterlagen werden nach Einsichtnahme durch den fördertechnischen ASV zurückgegeben.
- zu 29) **teilweise erfüllt**; vorgelegt wurde ein Gutachten über die Abnahmeprüfung der fördertechnischen Einrichtungen der Palletieranlage I, Linien C und D, ausgestellt von Ing. Ernst Scheithauer, 3108 St. Pölten, vom 03.05.2005. Aus diesem Gutachten geht hervor, dass die in den Transportwegen situierten Sektionaltore noch nicht die entsprechenden Verriegelungen mit der Steuerung der Förderer aufweist. Diese Sektionaltore waren nicht Gegenstand der Überprüfung durch Ing. Scheithauer. Diese Unterlage wird nach Einsichtnahme durch den fördertechnischen ASV zurückgegeben.
- zu 30) **erfüllt**; vorgelegt wurden eine Bestätigung der Fa. Gerstl, 4600 Wels, vom 25.05.2005 sowie eine Bestätigung der Fa. Seilern+Aspang, Neumarkt am Wallersee, vom 01.06.2005 und eine Gefahrenanalyse der Fa. Seilern+Aspang, 5202 Neumarkt am Wallersee, vom 01.04.2005. Diese Unterlagen werden nach Einsichtnahme durch den fördertechnischen ASV zurückgegeben.
- zu 31) **nicht erfüllt**; für die gegenständliche Palletieranlage liegt derzeit kein Sicherheitsprotokoll vor.

3 Aufzugsanlagen (GZ. BMVIT-60.689/0004-II/PMV/2005, vom 01.04.2005)

- zu 1) **augenscheinlich erfüllt**; siehe o. a. Konvolut.
- zu 2-6) **erfüllt**; siehe o. a. Konvolut.
- zu 7-8) **augenscheinlich erfüllt**; siehe o. a. Konvolut.
- zu 9) **erfüllt**; siehe o. a. Konvolut.
- zu 10) **erfüllt und Betriebsvorschrift**; siehe o. a. Konvolut.
- zu 11) **erfüllt**; siehe o. a. Konvolut.
- zu 12) **Betriebsvorschrift**.

zu 13) **erfüllt**; siehe o. a. Konvolut.



GUTACHTEN

Vom Standpunkt der Amtssachverständigen des Amtes der NÖ Landesregierung sowie vom Standpunkt des Vertreters der NÖ Landesstelle für Brandverhütung bestehen gegen die Erteilung der beantragten Teil-Benützungsbewilligungen für die gemäß den Bescheiden des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Zivilluftfahrtbehörde vom 18.08.2004, GZ. BMVIT-60.689/0002-II/PMV/04, vom 14.12.2004, GZ. BMVIT-60.689/0005-II/PMV/04, und vom 01.04.2005, GZ. BMVIT-60.689/0004-II/PMV/2005, auf dem Flughafen Wien errichteten Bauwerke, Anlagen und Einrichtungen, nämlich

- für das Air Cargo- (ACC) und Handling Center West (HCW);
- für eine Betriebstankstelle
- für 3 Aufzugsanlagen im HCW

keine Bedenken, wenn zur Gewährleistung der Sicherheit der Luftfahrt und eines zweckmäßigen Betriebes nachstehende

BEDINGUNGEN UND AUFLAGEN

erfüllt werden:

Air Cargo- (ACC) und Handling Center West (HCW) (GZ. 60.689/0002-II/PMV/2004, vom 18.08.2004)

1. **Betreffend die beiden Brückenkräne sind statische Berechnungen und Einbaunachweise vorzulegen, aus denen eindeutig hervorgehen muss, dass die tatsächlich auftretenden Belastungen über die Stützen, horizontalen Träger und die bestehende Konstruktion abgeleitet werden können. Diese Nachweise und Abnahmebefunde sind von einem befugten Fachmann zu erstellen.**
Termin: vor Inbetriebnahme
2. **Das gegenständliche Vorhaben ist in das Flughafensicherheitsprogramm einzubeziehen. Bezüglich Sicherheitskonzept (Security) einschließlich Kollektorsicherheit ist eine Bestätigung der zuständigen Abteilung des Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie vorzulegen, aus der hervorgeht, dass das Sicherheitskonzept der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt entspricht. Sollten sich bedingt durch das Sicherheitskonzept Änderungen am luftfahrtbehördlich gem. § 78 LFG bewilligten Projekt ergeben, so ist um eine entsprechende Bewilligung beim BMVIT/PMV anzusuchen.**
Termin: vor Inbetriebnahme
3. **Betreffend die Auflagen 89-109 (Vorschreibungen des Verkehrs-Arbeitsinspektorates) ist der Luftfahrtbehörde eine Bestätigung des Verkehrs-Arbeitsinspektorates vorzulegen, aus der hervorgeht, dass diese Auflagen erfüllt wurden.**
Termin: 17.06.2005
4. **In lichttechnischer Hinsicht ist die Notbeleuchtungsanlage nach den Bestimmungen der ÖNORM EN 1838 herzustellen. Insbesondere ist sie als Sicherheitsbeleuchtungsanlage für Rettungswege und als Antipanikbeleuchtung auszuführen. Über diese Ausführung sind die Messprotokolle noch vorzulegen.**
Termin: 17.06.2005

5. Bei der mechanischen Lüftung der Akkuräume (Sicherheitsbeleuchtungsanlagen und Akkuladestation) ist auf geeignete Weise sicherzustellen, dass ein Ausfall der Lüftungsanlage sofort erkannt wird und entsprechende Maßnahmen durchgeführt werden können. Hierüber ist eine entsprechende Bestätigung der ausführenden Firma der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
Termin: 17.06.2005
6. Isolierende Zwischenstücke in Lüftungsleitungen sind elektrisch leitend zu überbrücken. Hierüber ist eine entsprechende Bestätigung der ausführenden Firma der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
Termin: 17.06.2005
7. Die derzeit im Bau befindliche Verblechung im Bereich der Dachfläche des HCW ist in die Blitzschutzanlage einzubinden. Hierüber ist eine entsprechende Bestätigung der ausführenden Firma der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
Termin: 17.06.2005
8. Für das Gebäude der Sicherheitsschleuse ist das Prüfprotokoll für die Blitzschutzanlage samt zugehöriger Skizze der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
Termin: 17.06.2005
9. Ein Abnahmeprüfungszeugnis B im Sinne der Pkt. 23-25 des Errichtungsbewilligungsbescheides vom 18.08.2004 ist der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
Termin: vor Inbetriebnahme
10. Der Überprüfungsbericht der Brandmeldeanlage, ausgestellt von der abnehmenden Stelle, ist nach Fertigstellung der gesamten Betriebsanlage unter **Einhaltung eines 6-wöchigen Probetriebes** im Wege des brandschutztechnischen Sachverständiger der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
11. Im Überprüfungsbericht für die Brandmeldeanlage sind die Brandfallsteuerungen anzuführen.
Termin: siehe Pkt. 10
12. Der Überprüfungsbericht für die Rauch- und Wärmeabzugsanlagen ist nach Fertigstellung der gesamten Betriebsanlage unter **Einhaltung eines 6-wöchigen Probetriebes** im Wege des brandschutztechnischen Sachverständiger der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
13. Alle nicht zu Pkt. 54 des Errichtungsbewilligungsbescheides vom 18.08.2004 angeführten Zugänge und Bereiche sind bis zur Fertigstellung des VIE-Schließsystems unversperrt und für die Feuerwehr ohne erforderliche Hilfsmittel zugänglich zu gestalten.
Betriebsvorschrift
Die Fertigstellung des gesamten VIE-Schließsystems hat bis 17.06.2005 zu erfolgen.
14. Die vidierten Brandschutzpläne sind **nach Fertigstellung der gesamten Betriebsanlage und Überprüfung der Brandmeldeanlage** im Wege des brandschutztechnischen Sachverständigen der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
15. Die in den Auflagepunkten 5, 17, 18 und 19 des Errichtungsbewilligungsbescheids vom 18.08.2004 enthaltenen Betriebsvorschriften sind einzuhalten.

Betriebstankstelle im HCW und Palletieranlage I im ACC (GZ. 60.689/0005-II/PMV/2004, vom 14.12.2004)

16. Die in den Auflagepunkten 8, 9, 11, 12, 13, 14 und 18 des Errichtungsbewilligungsbescheids vom 14.12.2004 enthaltenen Betriebsvorschriften sind einzuhalten.
17. Für die Sektionaltore im Bereich der Palletieranlage I, Linien C und D, sind Abnahmebefunde vorzulegen, in denen auch eine Aussage über die Verriegelung mit den in diesem Bereich befindlichen Förderanlagen getroffen sein muss.
Termin: vor Inbetriebnahme
18. Bei den Bedienpulten der Palletieranlage I, Linien C und D, ist die zulässige Nutzlast deutlich sichtbar anzuschreiben. Ebenso sind das Verweilverbot unter den Hebebühnen bzw. im

Grubenbereich der Hinweis auf das Erfordernis der Verwendung der Wartungsstützen anzuschreiben.

Termin: vor Inbetriebnahme

19. Die beiden Aggregate der Palletieranlage I, Linien C und D, sind abzudichten und zu reinigen.

Termin: vor Inbetriebnahme

20. Bei der Palletieranlage I, Linien C und D, sind alle offenen Abstiege zu den Gruben (bei Wartungs- und Reparaturarbeiten) gegen ein Abstürzen zu sichern. Entsprechende Vorrichtungen sind vor Ort bereit zu halten.

Betriebsvorschrift

21. Das für die Bedienung der Palletieranlage I, Linien C und D, vorgesehene Personal ist entsprechend nachweislich zu unterweisen (Benutzerhandbuch, Betriebsanleitungen,....)

Betriebsvorschrift

22. Über die Ausführung sämtlicher elektrischer Anlagen bzw. über die Einbindung in die elektrischen Anlagen des ACC ist ein Sicherheitsprotokoll vorzulegen. In diesem sind Aussagen über die bei der Überprüfung bzw. Errichtung eingehaltenen Bestimmungen (einzeln anzuführen) zu treffen und sind weiters Aussagen über die Art und den Zustand der elektrischen Schutzmaßnahmen zu treffen.

Termin: vor Inbetriebnahme

3 Aufzugsanlagen (GZ. BMVIT-60.689/0004-II/PMV/2005, vom 01.04.2005)

23. Die in den Auflagepunkten 10 und 12 des Errichtungsbewilligungsbescheids vom 01.04.2005 enthaltenen Betriebsvorschriften sind einzuhalten.

Herr DI Einsiedler, Amtssachverständiger für Maschinenbautechnik, hat sich nach Erstattung von Befund und Gutachten ohne Unterschriftsleistung entfernt.

Stellungnahme der Vertreter der Flughafen Wien Aktiengesellschaft:

Das Verhandlungsergebnis wird zustimmend zur Kenntnis genommen.

Der Bundesminister für Landesverteidigung hat bis dato keine Stellungnahme abgegeben.

Von den drei Amtssachverständigen des Amtes der NÖ Landesregierung werden an Gebühren € 2.519,09 geltend gemacht. Der Vertreter der Flughafen Wien AG erklärt hierzu, dass diese Gebühr seitens der Flughafen Wien AG direkt mit dem Amt der NÖ-Landesregierung abgerechnet wird.

Auf die Verlesung der laut diktierten Verhandlungsschrift wird von den Verhandlungsteilnehmern verzichtet.

Da kein weiteres Vorbringen erfolgt, verkündet der Verhandlungsleiter den nachfolgenden

BESCHIED

SPRUCH

I.

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Zivilluftfahrtbehörde erteilt hiermit gemäß § 78 Abs. 1 und 2 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957 i.d.g.F., nach Anhörung des Bundesministers für Landesverteidigung der Flughafen Wien Aktiengesellschaft gemäß den Anträgen vom 25.05.2005 die Teil-Benutzungsbewilligungen für die gemäß den Bescheiden des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Zivilluftfahrtbehörde vom 18.08.2004, GZ. BMVIT-60.689/0002-II/PMV/2004, vom 14.12.2004, GZ. BMVIT-60.689/0005-II/PMV/2004, und vom 01.04.2005, GZ. BMVIT-60.689/0004-II/PMV/2005, auf dem Flughafen Wien errichteten Bauwerke, Anlagen und Einrichtungen, nämlich

- für das Air Cargo- (ACC) und Handling Center West (HCW);
- für eine Betriebsstanzstelle
- für 3 Aufzugsanlagen im HCW,

und zwar unter folgenden Bedingungen und Auflagen:

Air Cargo- (ACC) und Handling Center West (HCW) (GZ. 60.689/0002-II/PMV/2004, vom 18.08.2004)

1. Betreffend die beiden Brückenkräne sind statische Berechnungen und Einbaunachweise vorzulegen, aus denen eindeutig hervorgehen muss, dass die tatsächlich auftretenden Belastungen über die Stützen, horizontalen Träger und die bestehende Konstruktion abgeleitet werden können. Diese Nachweise und Abnahmebefunde sind von einem befugten Fachmann zu erstellen.

Termin: vor Inbetriebnahme

2. Das gegenständliche Vorhaben ist in das Flughafensicherheitsprogramm einzubeziehen. Bezüglich Sicherheitskonzept (Security) einschließlich Kollektorsicherheit ist eine Bestätigung der zuständigen Abteilung des Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie vorzulegen, aus der hervorgeht, dass das Sicherheitskonzept der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt entspricht. Sollten sich bedingt durch das Sicherheitskonzept Änderungen am luftfahrtbehördlich gem. § 78 LFG bewilligten Projekt ergeben, so ist um eine entsprechende Bewilligung beim BMVIT/PMV anzusuchen.

Termin: vor Inbetriebnahme

3. Betreffend die Auflagen 89-109 (Vorschreibungen des Verkehrs-Arbeitsinspektorates) ist der Luftfahrtbehörde eine Bestätigung des Verkehrs-Arbeitsinspektorates vorzulegen, aus der hervorgeht, dass diese Auflagen erfüllt wurden.

Termin: 17.06.2005

4. In lichttechnischer Hinsicht ist die Notbeleuchtungsanlage nach den Bestimmungen der ÖNORM EN 1838 herzustellen. Insbesondere ist sie als Sicherheitsbeleuchtungsanlage für Rettungswege und als Antipanikbeleuchtung auszuführen. Über diese Ausführung sind die Messprotokolle noch vorzulegen.

Termin: 17.06.2005

5. Bei der mechanischen Lüftung der Akkuräume (Sicherheitsbeleuchtungsanlagen und Akkuladestation) ist auf geeignete Weise sicherzustellen, dass ein Ausfall der Lüftungsanlage sofort erkannt wird und entsprechende Maßnahmen durchgeführt werden können. Hierüber ist eine entsprechende Bestätigung der ausführenden Firma der Luftfahrtbehörde vorzulegen.

Termin: 17.06.2005

6. Isolierende Zwischenstücke in Lüftungsleitungen sind elektrisch leitend zu überbrücken. Hierüber ist eine entsprechende Bestätigung der ausführenden Firma der Luftfahrtbehörde vorzulegen.

Termin: 17.06.2005

7. Die derzeit im Bau befindliche Verblechung im Bereich der Dachfläche des HCW ist in die Blitzschutzanlage einzubinden. Hierüber ist eine entsprechende Bestätigung der ausführenden Firma der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
Termin: 17.06.2005
8. Für das Gebäude der Sicherheitsschleuse ist das Prüfprotokoll für die Blitzschutzanlage samt zugehöriger Skizze der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
Termin: 17.06.2005
9. Ein Abnahmeprüfungszeugnis B im Sinne der Pkt. 23-25 des Errichtungsbewilligungsbescheides vom 18.08.2004 ist der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
Termin: vor Inbetriebnahme
10. Der Überprüfungsbericht der Brandmeldeanlage, ausgestellt von der abnehmenden Stelle, ist nach Fertigstellung der gesamten Betriebsanlage **unter Einhaltung eines 6-wöchigen Probetriebes** im Wege des brandschutztechnischen Sachverständiger der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
11. Im Überprüfungsbericht für die Brandmeldeanlage sind die Brandfallsteuerungen anzuführen.
Termin: siehe Pkt. 10
12. Der Überprüfungsbericht für die Rauch- und Wärmeabzugsanlagen ist nach Fertigstellung der gesamten Betriebsanlage **unter Einhaltung eines 6-wöchigen Probetriebes** im Wege des brandschutztechnischen Sachverständiger der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
13. Alle nicht zu Pkt. 54 des Errichtungsbewilligungsbescheides vom 18.08.2004 angeführten Zugänge und Bereiche sind bis zur Fertigstellung des VIE-Schließsystems unversperrt und für die Feuerwehr ohne erforderliche Hilfsmittel zugänglich zu gestalten.
Betriebsvorschrift
Die Fertigstellung des gesamten VIE-Schließsystems hat bis 17.06.2005 zu erfolgen.
14. Die vidierten Brandschutzpläne sind **nach Fertigstellung der gesamt Betriebsanlage und Überprüfung der Brandmeldeanlage** im Wege des brandschutztechnischen Sachverständigen der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
15. Die in den Auflagepunkten 5, 17, 18 und 19 des Errichtungsbewilligungsbescheids vom 18.08.2004 enthaltenen Betriebsvorschriften sind einzuhalten.

Betriebstankstelle im HCW und Palletieranlage I im ACC (GZ. 60.689/0005-II/PMV/2004, vom 14.12.2004)

16. Die in den Auflagepunkten 8, 9, 11, 12, 13, 14 und 18 des Errichtungsbewilligungsbescheids vom 14.12.2004 enthaltenen Betriebsvorschriften sind einzuhalten.
17. Für die Sektionaltore im Bereich der Palletieranlage I, Linien C und D, sind Abnahmebefunde vorzulegen, in denen auch eine Aussage über die Verriegelung mit den in diesem Bereich befindlichen Förderanlagen getroffen sein muss.
Termin: vor Inbetriebnahme
18. Bei den Bedienpulten der Palletieranlage I, Linien C und D, ist die zulässige Nutzlast deutlich sichtbar anzuschreiben. Ebenso sind das Verweilverbot unter den Hebebühnen bzw. im Grubenbereich der Hinweis auf das Erfordernis der Verwendung der Wartungsstützen anzuschreiben.
Termin: vor Inbetriebnahme
19. Die beiden Aggregate der Palletieranlage I, Linien C und D, sind abzudichten und zu reinigen.
Termin: vor Inbetriebnahme
20. Bei der Palletieranlage I, Linien C und D, sind alle offenen Abstiege zu den Gruben (bei Wartungs- und Reparaturarbeiten) gegen ein Abstürzen zu sichern. Entsprechende Vorrichtungen sind vor Ort bereit zu halten.

Betriebsvorschrift

21. Das für die Bedienung der Palletieranlage I, Linien C und D, vorgesehene Personal ist entsprechend nachweislich zu unterweisen (Benutzerhandbuch, Betriebsanleitungen,....)

Betriebsvorschrift

22. Über die Ausführung sämtlicher elektrischer Anlagen bzw. über die Einbindung in die elektrischen Anlagen des ACC ist ein Sicherheitsprotokoll vorzulegen. In diesem sind Aussagen über die bei der Überprüfung bzw. Errichtung eingehaltenen Bestimmungen (einzeln anzuführen) zu treffen und sind weiters Aussagen über die Art und den Zustand der elektrischen Schutzmaßnahmen zu treffen.

Termin: vor Inbetriebnahme

3 Aufzugsanlagen (GZ. BMVIT-60.689/0004-II/PMV/2005, vom 01.04.2005)

23. Die in den Auflagepunkten 10 und 12 des Errichtungsbewilligungsbescheids vom 01.04.2005 enthaltenen Betriebsvorschriften sind einzuhalten.

Die Verhandlungsschrift des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, Projektmanagement Verfahrensführung Flughäfen, vom 06.06.2005, GZ BMVIT-60.689/0007-II/PMV/2005, bildet einen integrierten Bestandteil dieses Bescheides.

II.

Für die Erteilung dieses Bescheides sind von der Flughafen Wien AG

- | | | |
|---|---|--------|
| a) gemäß TP 393 lit. b Ziff. 3 der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung, BGBl.Nr. 24/1983 i.d.g.F., Verwaltungsabgaben (3 Teil-Benützungsbewilligungen) von..... | € | 327,00 |
| b) gemäß § 1 der Bundes-Kommissionsgebührenverordnung, BGBl.Nr. 246/1976 i.d.g.F., Kommissionsgebühren für 2 Amtorgane und insgesamt 20 halbe Stunden von | € | 378,00 |
| c) gemäß Gebührengesetz 1957 i.d.g.F. (Anträge, Verhandlungsschrift) Gebühren von | € | 91,00 |

somit insgesamt € 796,00 zu entrichten.

Die Verwaltungsabgaben, die Kommissionsgebühren und die Gebühren gemäß Gebührengesetz 1957 sind binnen 2 Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides mittels der beigeschlossenen Zahlscheine an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zu überweisen.

BEGRÜNDUNG

Die gegenständlichen Teil-Benützungsbewilligungen waren auf Grund des im Wesentlichen anstandslosen Ergebnisses der Kollaudierungsverhandlung vom 06.06.2005 zu erteilen.

Die Bedingungen und Auflagen, die den Erfordernissen der Sicherheit der Luftfahrt Rechnung tragen, stützen sich auf das Gutachten der Amtssachverständigen des Amtes der NÖ Landesregierung sowie auf die Ausführungen des Vertreters der NÖ Landesstelle für Brandverhütung. Auf die diesem

Gutachten zugrundeliegenden detaillierten Befundaufstellungen wird – um Wiederholungen zu vermeiden – ausdrücklich hingewiesen.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf die bezogenen Rechtsvorschriften.

RECHTSMITTELBELEHRUNG

Gegen diesen Bescheid ist kein ordentliches Rechtsmittel zulässig.

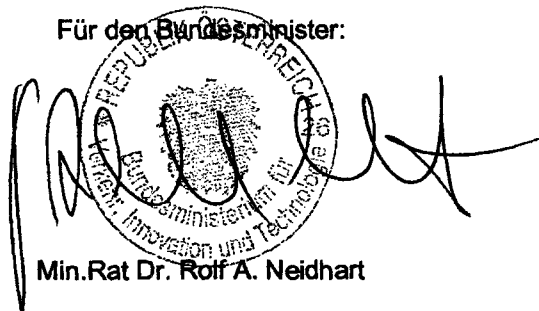
HINWEIS

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb von sechs Wochen nach Zustellung Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof und ebenso an den Verfassungsgerichtshof erhoben werden. Sie muss von einem Rechtsanwalt unterschrieben sein. Bei Einbringung einer solchen Beschwerde, ist eine Gebühr von € 180,00 zu entrichten.

Der Inhalt und die Verkündung dieses mündlichen Bescheides werden hiermit gemäß § 62 Abs. 2 AVG beurkundet.

Verhandlungsdauer: 20 halbe Stunden

Für den Bundesminister:



Min. Rat Dr. Rolf A. Neidhart

Zur Kenntnis genommen:



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

**PROJEKTMANAGEMENT
VERFAHRENSFÜHRUNG FLUGHÄFEN**

GZ. BMVIT-60.689/0008-II/PMV/2005

Flughafen ^{Infrastruktur} Wien, 06.06.2005

Betr.: Flughafen Wien;
Air Cargo- (ACC) und Handling Center West (HCW);
Trafostation 18;
Errichtungs- und Benützungsbewilligung

VERHANDLUNGSSCHRIFT

aufgenommen am 06.06.2005 auf dem Flughafen Wien vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Projektmanagement Verfahrensführung Flughäfen, gemäß §§ 40 - 44 AVG in Verbindung mit § 78 Abs. 2 Luftfahrtgesetz, BGBl. Nr. 253/1957 i.d.g.F (LFG).

Der Vertreter der Flughafen Wien Aktiengesellschaft erklärt, dass die Trafostation 18 im ACC/HCW bereits errichtet worden ist, und stellt gleichzeitig mündlich den Antrag auf Erteilung der Benützungsbewilligung für diese Anlage.

Gegenstand der Verhandlung

Anträge der Flughafen Wien Aktiengesellschaft vom 25.05.2005 und vom 06.06.2005 auf Erteilung der Bewilligungen gemäß § 78 LFG für die Errichtung und für die Benützung der Trafostation 18 im ACC/HCW auf dem Flughafen Wien.

Anwesende

Verhandlungsleiter:

Min.Rat Dr. Rolf A. NEIDHART

Mitwirkende amtliche Organe:

Mag. Martin STROBEL
BM VIT, Projektmanagement Verfahrensführung
Flughäfen

Sonstige Behördenvertreter:

Amt der NÖ Landesregierung:

HR Dipl.-Ing. Josef MILLNER
als bautechnischer Amtssachverständiger

w. Hofrat Dipl.-Ing. Ernst BISTRICKY
als elektrotechnischer und fördertechischer
Amtssachverständiger

NÖ Landesstelle für Brandverhütung

TI Emerich GRONE

Anwesende Parteien und sonstige Beteiligte:

Flughafen Wien Aktiengesellschaft:

Ing. Christian MOLLIK
BI Georg LIMBECK

OBI Walter TUMA

Projektanten und ausführende Firmen:

Fa. Siemens Bacon GmbH & Co KG:

Erich THAUER

Fa. Gerstl

Reinhard EGGER
Ing. Helmut WOLF
Robert BAUER
Ing. Markus GEISBAUER

Örtliche Bauaufsicht

Vasko+Partner:

Ing. Andreas STRODEL
Mirsad BIJELJINAC

Architekturbüro Treusch:

Dipl.-Ing. Christoph WELLENZOHN
Peter MÜLLER
Dipl.-Ing. Dejan KOKANOVIC

Schriftführerin:

Nicole JANISCH

Nach Eröffnung der Verhandlung um 19.30 Uhr und Feststellung der Anwesenden sowie ihrer Vertretungsbefugnis wird vom Verhandlungsleiter der Verhandlungsgegenstand dargelegt.

Von den Vertretern der Flughafen Wien AG wird anhand der Einreichunterlagen das Vorhaben erläutert. Anschließend wird das Projekt diskutiert. Ein Ortsaugenschein wird durchgeführt.

Die Amtssachverständigen des Amtes der NÖ Landesregierung sowie der Vertreter der NÖ Landesstelle für Brandverhütung erstellen sodann gemeinsam folgenden

BEFUND

Die Flughafen Wien Aktiengesellschaft hat mit Schreiben vom 25.05.2005 und mündlich am 06.06.2005 samt Einreichunterlagen die Bewilligungen gemäß § 78 LFG für die Errichtung und für die Benützung der Trafostation 18 im ACC/HCW auf dem Flughafen Wien beantragt.

Vorgelegt wurden folgende, von Fa. Siemens Bacon GmbH & Co KG, 1230 Wien, erstellte Unterlagen:

- Technische Beschreibung, vom 02.03.2005
- 20kV Netzübersicht, Plan Nr. G98000-Q3401-S001, Index C, vom 28.02.2005
- 20kV Raum Aufstellungsplan, Plan Nr. HCW-90-ER-1UG-01-01-B, M: 1:25 vom 11.05.2005
- Schaltanlagenräume Lageplan, Plan Nr. HCW+ACC-90-ER-1UG-00-01-A, M: 1:500 vom 28.02.2005
- Traforäume Aufstellungsplan, Plan Nr. HCW-90-ER-1UG-01-06-A, M: 1:25 vom 06.12.2004
- NSHV-Raum HCW Aufstellungsplan, Plan Nr. HCW-90-ER-1UG-01-02-A, M: 1:25 vom 06.12.2004
- 220V GS-Raum Aufstellungsplan, Plan Nr. HCW-90-ER-1UG-01-03-A, M: 1:25 vom 06.12.2004
- 20kV Schaltanlage Übersichtsschaltplan, Plan Nr. HCW-90-ER-1UG-01-04-A, vom 07.12.2004
- NSHV 1/HCW Übersichtsschaltplan, Plan Nr. HCW-90-ER-1UG-01-05-A, vom 07.12.2004
- NSHV-Raum ACC 1 Aufstellungsplan, Plan Nr. ACC-90-ER-1UG-01-01-A, M: 1:25 vom 15.12.2004
- NSHV 2/ACC 1 Übersichtsschaltplan, Plan Nr. ACC-90-ER-1UG-01-02-A, vom 07.12.2004
- NSHV-Raum ACC 2 Aufstellungsplan, Plan Nr. ACC-90-ER-1UG-02-01-A, M: 1:25 vom 15.12.2004
- NSHV 3/ACC 2 Übersichtsschaltplan, Plan Nr. ACC-90-ER-1UG-02-02-A, vom 07.12.2004

Die 20 kV-Schaltanlage der neuen Trafostation 18 im Objekt HCW wird zwischen Energiezentrale und Trafostation 2 in einen der beiden bestehenden Parallelkabelstränge eingebunden, wodurch sich ein 20 kV-Kabelring ergibt.

Es gelangen 4 Gießharztransformatoren á 1.250 kVA in jeweils eigenen Traforäumen zur Aufstellung. Hochspannungsraum und Traforäume sind jeweils eigene Brandabschnitte. Je 2 Transformatoren speisen auf eine mittels Leistungsschalter kuppelbare Sammelschienenhälfte der NSHV 1, die im - an die Traforäume und dem Einbringgang anschließenden - Niederspannungsraum HCW aufgestellt wird.

Ausgehend von der NSHV 1 werden die NSHV 2 im Objekt ACC 1 und die NSHV 3 im Objekt ACC 2 über eine 400 V-Ringleitung versorgt.

Für die Motorantriebe der 20 kV-Leistungsschalter, Steuerungs-, Schutz- und Fernwirkleinrichtungen ist eine gesicherte 220 V-Gleichstromversorgung vorgesehen, die in einem eigenen Raum im HCW untergebracht wird.

Sämtliche Schaltanlagenräume befinden sich jeweils im 1.UG der Objekte HCW, ACC 1 und ACC 2 und sind über Gänge zu betreten. Der Gangbereich vor den HS-, NS- und Traforäumen im HCW ist durch Schleusen vom restlichen Gangbereich getrennt.

HS-, NS- und Traforäume im HCW sind jeweils mit 2 m hohen Kabelkellern ausgestattet, die NS-Räume ACC1 und ACC 2 mit 120 bzw. 110 cm hohen Doppelböden.

Die Kühlung der Transformatoren erfolgt durch natürliche Belüftung über Lüftungsschächte direkt vom und ins Freie, die Belüftung und Kühlung des HS-Raumes, des NS- und des Batterieraumes durch mechanische Lüftung und Klima-Splitgeräte.

Aufgrund der komplexen Netzkonfiguration und der automatischen Notstromversorgung aus der zentralen Notstromanlage des Flughafens Wien über das 20 kV-Netz werden die Schaltanlagen komplett fernsteuerbar und fernüberwachbar ausgeführt und in die bestehende Fernwirkanlage und das bestehende Lastabwurf- und Notstromleistungs-Management inklusive der erforderlichen Erweiterungen der Handsteuerebene und des Leitrechners in der Energiezentrale eingebunden.

Schutzmaßnahme gegen indirektes Berühren:

- 20 kV: Schutzerdung
- 400 V: Nullung (TNC)
- 220 V GS: Isolationsüberwachung

Kurzschlussfestigkeit:

Die 20 kV-Anlagen werden im Hinblick auf eine zukünftige Netzkurzschlussleistungserhöhung mindestens auf einen Kurzschluss-Abschaltstrom von 16 kA ausgelegt. Derzeit beträgt die maximale Netzkurzschlussleistung in der Wienstrom-Übergabestation am Flughafen Wien 356 MVA (entspricht einem Kurzschluss-Abschaltstrom von 10,3 kA). Die 400 V-Anlagen werden auf den sich ergebenden Kurzschluss-Abschaltstrom bei Parallelbetrieb von 3 Transformatoren ausgelegt. Dieser beträgt überschlägig 90 kA für die NSHV 1 und aufgrund der Dämpfung durch die 400 V-Ringleitung > 65 kA für die NSHV 2 und 3. Der 4. Transformator stellt eine Ausfallsreserve dar.

Hochspannungsverkabelung:

Das bestehende 20 kV-Kabel Nr. 10, Type E-2XHCEYBY 3x95RM/16, wird im Bereich des Kollektorschachtes 2C aufgetrennt und mit den beiden neu zu verlegenden, zur Trafostation 18 führenden 20 kV-Kabel gleicher Type gemufft. Die Verlegung der Hochspannungskabel erfolgt im bestehenden Kollektor in zweiteiligen, dreizügigen Kabelsteinen bzw. in Stahlblecheinhausungen bis zum Schacht 2B und von dort innerhalb des Objektes HCW in einem Bodenkanal bis in den Kabelkeller des Hochspannungsraumes.

20 kV-Schaltanlage:

Fabrikat: SIEMENS

Type: NXAirM

Ausführung: luftisoliert, typgeprüft, metallgekapselt, metallgeschottet, störlichtbogenfest mit digitalen Abzweigsteuer-/Schutzgeräten in jeder Leistungsschalterzelle und Kabeldifferentialschutzgeräten in den Ringkabelzellen.

- Bemessungs-Kurzschluss-Ausschaltstrom 20 kA
- Bemessungs-Kurzschluss-Einschaltstrom 50 kA

- Bemessungs-Betriebsstrom der Sammelschiene 1250 A
- Schutzart IP3XD

Transformatoren:

Fabrikat: SIEMENS

Type: 4GB6161

Ausführung: gießharzisiert, mit Temperaturschutz mittels Kaltleiterfühlern

- Leistung: 1.250 kVA
- Primärnennspannung: 20 kV
- Sekundärnennspannung: 400 V
- Schaltgruppe: Dyn11
- Kurzschlussspannung: 6 %
- Schutzart: IP 00
- Schalleistung L_w (A) 67 dB
- Leerlaufverluste 2.100 W
- Kurzschlussverluste 120°C 11.200 W

400 V-Schaltanlage HCW – NSHV 1:

Fabrikat: SIEMENS

Type: SIVACON 8PV

Ausführung: typgeprüft, störlichtbogenfest, Gerüst in Vollwandtechnik mit Leistungshaltern mit Überstrom-, kurzverzögertem und unverzögertem Kurzschluss-Auslöser und NH-Sicherungs-Lasttrennleisten mit Doppelunterbrechung

- Bemessungs-Kurzschluss-Ausschaltstrom 100 kA
- Bemessungs-Kurzschluss-Einschaltstrom 220 kA
- Bemessungs-Betriebsstrom der Sammelschiene 4000 A
- Schutzart IP40

400 V-Schaltanlage ACC 1 – NSHV 2 und ACC 2 – NSHV 3:

Fabrikat: SIEMENS

Type: SIVACON 8PV

Ausführung: typgeprüft, störlichtbogenfest, Gerüst in Vollwandtechnik mit Leistungstrennschaltern ohne Auslöser für die Ringleitungseinspeisungen, Leistungsschaltern mit Überstrom-, kurzverzögertem und unverzögertem Kurzschluss-Auslöser für die Abzweige und NH-Sicherungs-Lasttrennleisten mit Doppelunterbrechung

- Bemessungs-Kurzschluss-Ausschaltstrom 65 kA
- Bemessungs-Kurzschluss-Einschaltstrom 143 kA
- Bemessungs-Betriebsstrom der Sammelschiene 4000 A
- Schutzart IP40

Das Vorhaben wurde im wesentlichen projektsgemäß ausgeführt.

Sämtliche Trafoboxen und Schalter wurden korrespondierend bezeichnet. Die Warnhinweise bzw. Piktogramme, entsprechend den derzeit geltenden ÖVE-Bestimmungen, wurden angebracht. In den elektrischen Schalträumen werden einpolige Übersichtsschaltbilder aufbewahrt. Im Hochspannungsschaltraum werden eine Erdungsgarnitur sowie ein Rettungshaken aufbewahrt. Hinter den Zugangstüren zu den Trafoboxen sind Holzschutzleisten ausgeführt.

Vorgelegt wurde ein Ausführungsoperat, enthaltend Bestätigungen, Atteste, usw. Dieses wurde zum Akt genommen.

The image shows two handwritten signatures in black ink. The signature on the left is smaller and appears to be 'H. Müller'. The signature on the right is larger, more stylized, and spans across the bottom of the page. There are no stamps or official seals visible.

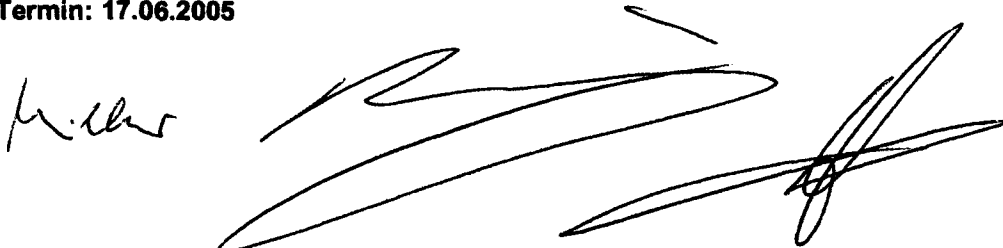
GUTACHTEN

Vom Standpunkt der Amtssachverständigen des Amtes der NÖ Landesregierung sowie vom Standpunkt des Vertreters der NÖ Landesstelle für Brandverhütung bestehen gegen die Erteilung der beantragten Bewilligungen für die Errichtung und für die Benützung der Trafostation 18 im ACC/HCW auf dem Flughafen Wien keine Bedenken, wenn zur Gewährleistung der Sicherheit der Luftfahrt und eines zweckmäßigen Betriebes nachstehende

BEDINGUNGEN UND AUFLAGEN

erfüllt werden:

1. Die Hochspannungsräume sind als abgeschlossene elektrische Betriebsstätte anzusehen. Der Zutritt darf nur unterwiesenem Personal im Sinne des Elektrotechnikgesetzes gestattet werden.
Betriebsvorschrift
2. Die elektrischen Betriebsräume sind ständig unter Verschluss zu halten.
Betriebsvorschrift
3. Der Betreiber der Anlage hat für die Betreuung regelmäßige Reinigung, Wartung und Instandhaltung eine fachlich geeignete Person im Sinne des Elektrotechnikgesetzes heranzuziehen. Über die Überprüfungen sind Aufzeichnungen zu führen. Personen, die Schaltheilungen ausführen, müssen zumindest nachweislich unterwiesen worden sein.
Betriebsvorschrift
4. Für die Durchführung von Arbeiten müssen eine Erdungsgarnitur und eine Einrichtung zum Feststellen der Spannungsfreiheit verfügbar sein. Für Rettungsmaßnahmen sind entsprechende Vorkehrungen im Sinne der ÖVE-E 34 vorzusehen.
Betriebsvorschrift
5. Betreffend die gegenständliche Anlage ist der Luftfahrtbehörde eine Bestätigung des Verkehrs-Arbeitsinspektorates vorzulegen, aus der hervorgeht, dass die den Arbeitnehmerschutz betreffenden Vorschriften eingehalten werden.
Termin: 17.06.2005



Stellungnahme der Vertreter der Flughafen Wien AG:

Das Verhandlungsergebnis wird zustimmend zur Kenntnis genommen.



Der Bundesminister für Landesverteidigung hat bis dato keine Stellungnahme abgegeben.

Von den beiden Amtssachverständigen des Amtes der NÖ Landesregierung werden an Gebühren EUR 285,18 geltend gemacht. Der Vertreter der Flughafen Wien Aktiengesellschaft erklärt hiezu, dass diese Gebühren seitens der Flughafen Wien Aktiengesellschaft direkt mit dem Amt der NÖ-Landesregierung abgerechnet werden.



Auf die Verlesung der laut diktieren Verhandlungsschrift wird von den Verhandlungsteilnehmern verzichtet.

Da kein weiteres Vorbringen erfolgt, verkündet der Verhandlungsleiter den nachfolgenden

BESCHIED
SPRUCH

I.

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Zivilluftfahrtbehörde erteilt hiermit gemäß § 78 Abs. 1 und 2 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957 i.d.g.F., nach Anhörung des Bundesministers für Landesverteidigung der Flughafen Wien Aktiengesellschaft gemäß den Anträgen vom 25.05.2005 und vom 06.06.2005 die Bewilligungen für die Errichtung und für die Benützung der Trafostation 18 im Air Cargo- und Handling Center West auf dem Flughafen Wien, unter Zugrundelegung folgender, von Fa. Siemens Bacon GmbH & Co KG, 1230 Wien, erstellter, integrierte Bestandteile dieses Bescheides bildender Unterlagen, und zwar

- Technische Beschreibung, vom 02.03.2005
- 20kV Netzübersicht, Plan Nr. G98000-Q3401-S001, Index C, vom 28.02.2005
- 20kV Raum Aufstellungsplan, Plan Nr. HCW-90-ER-1UG-01-01-B, M: 1:25 vom 11.05.2005
- Schaltanlagenräume Lageplan, Plan Nr. HCW+ACC-90-ER-1UG-00-01-A, M: 1:500 vom 28.02.2005
- Traforäume Aufstellungsplan, Plan Nr. HCW-90-ER-1UG-01-06-A, M: 1:25 vom 06.12.2004
- NSHV-Raum HCW Aufstellungsplan, Plan Nr. HCW-90-ER-1UG-01-02-A, M: 1:25 vom 06.12.2004
- 220V GS-Raum Aufstellungsplan, Plan Nr. HCW-90-ER-1UG-01-03-A, M: 1:25 vom 06.12.2004
- 20kV Schaltanlage Übersichtsschaltplan, Plan Nr. HCW-90-ER-1UG-01-04-A, vom 07.12.2004
- NSHV 1/HCW Übersichtsschaltplan, Plan Nr. HCW-90-ER-1UG-01-05-A, vom 07.12.2004
- NSHV-Raum ACC 1 Aufstellungsplan, Plan Nr. ACC-90-ER-1UG-01-01-A, M: 1:25 vom 15.12.2004
- NSHV 2/ACC 1 Übersichtsschaltplan, Plan Nr. ACC-90-ER-1UG-01-02-A, vom 07.12.2004
- NSHV-Raum ACC 2 Aufstellungsplan, Plan Nr. ACC-90-ER-1UG-02-01-A, M: 1:25 vom 15.12.2004
- NSHV 3/ACC 2 Übersichtsschaltplan, Plan Nr. ACC-90-ER-1UG-02-02-A, vom 07.12.2004

sowie unter folgenden Bedingungen und Auflagen:

1. Die Hochspannungsräume sind als abgeschlossene elektrische Betriebsstätte anzusehen. Der Zutritt darf nur unterwiesenem Personal im Sinne des Elektrotechnikgesetzes gestattet werden.
Betriebsvorschrift
2. Die elektrischen Betriebsräume sind ständig unter Verschluss zu halten.
Betriebsvorschrift
3. Der Betreiber der Anlage hat für die Betreuung regelmäßige Reinigung, Wartung und Instandhaltung eine fachlich geeignete Person im Sinne des Elektrotechnikgesetzes heranzuziehen. Über die Überprüfungen sind Aufzeichnungen zu führen. Personen, die Schaltheilungen ausführen, müssen zumindest nachweislich unterwiesen worden sein.
Betriebsvorschrift
4. Für die Durchführung von Arbeiten müssen eine Erdungsgarnitur und eine Einrichtung zum Feststellen der Spannungsfreiheit verfügbar sein. Für Rettungsmaßnahmen sind entsprechende Vorkehrungen im Sinne der ÖVE-E 34 vorzusehen.
Betriebsvorschrift
5. Betreffend die gegenständliche Anlage ist der Luftfahrtbehörde eine Bestätigung des Verkehrs-Arbeitsinspektorates vorzulegen, aus der hervorgeht, dass die den Arbeitnehmerschutz betreffenden Vorschriften eingehalten werden.
Termin: 17.06.2005

Die Verhandlungsschrift des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, Projektmanagement Verfahrensführung Flughäfen, vom 06.06.2005, GZ. BMVIT-60.689/0008-II/PMV/2005, bildet ebenfalls einen integrierten Bestandteil dieses Bescheides

II.

Für die Erteilung dieses Bescheides sind von der Flughafen Wien AG

- a) gemäß TP 393 lit. b Ziff. 1 und 3 der Bundes-Verwaltungs-
Abgabenverordnung, BGBl. Nr. 24/1983 i.d.g.F.,
Verwaltungsabgaben (1 Errichtungs- und 1 Benützungsbewilligung) von EUR 327,00
- b) gemäß § 1 der Bundes-Kommissionsgebührenverordnung,
BGBl. Nr. 246/1976 i.d.g.F., Kommissionsgebühren für 2 Amtsorgane
und 3 halbe Stunden von EUR 56,70
- c) gemäß Gebührengesetz 1957 i.d.g.F.,
(Anträge, Antragsbeilagen, Verhandlungsschrift) Gebühren von.....EUR 332,80

somit insgesamt EUR 716,50 zu entrichten.

Die Verwaltungsabgaben, die Kommissionsgebühren und die Gebühren gemäß Gebührengesetz sind binnen 2 Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides mittels der beigeschlossenen Zahlscheine an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zu überweisen.

BEGRÜNDUNG

Die Realisierung des gegenständlichen Vorhabens ist im Interesse eines sicheren und geordneten Flughafenbetriebes auf dem Flughafen Wien notwendig und für die Sicherheit der Luftfahrt förderlich. Die gegenständlichen Bewilligungen waren auf Grund des im wesentlichen anstandslosen Ergebnisses der vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Projektmanagement Verfahrensführung Flughäfen, am 06.06.2005 auf dem Flughafen Wien durchgeführten Verhandlung gemäß § 78 Abs. 1 und 2 LFG zu erteilen.

Die Bedingungen und Auflagen, die den Erfordernissen der Sicherheit der Luftfahrt Rechnung tragen, stützen sich auf das Gutachten der Amtssachverständigen des Amtes der NÖ Landesregierung sowie auf die Ausführungen des Vertreters der NÖ Landesstelle für Brandverhütung. Auf die diesem Gutachten zugrunde liegenden Befundausführungen wird – um Wiederholungen zu vermeiden – ausdrücklich hingewiesen.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf die bezogenen Rechtsvorschriften.

RECHTSMITTELBELEHRUNG

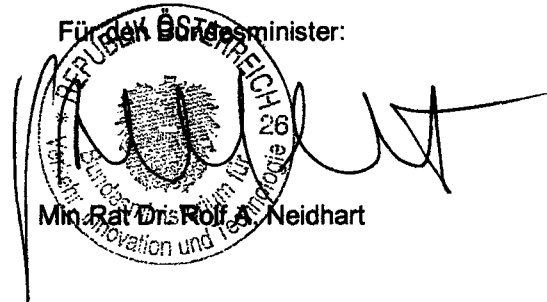
Gegen diesen Bescheid ist kein ordentliches Rechtsmittel zulässig.

HINWEIS

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb von sechs Wochen nach Zustellung Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof und ebenso an den Verfassungsgerichtshof erhoben werden. Sie muß von einem Rechtsanwalt unterschrieben sein. Bei Einbringung einer solchen Beschwerde, ist eine Gebühr von EUR 180,-- zu entrichten.

Der Inhalt und die Verkündung dieses mündlichen Bescheides werden hiermit gemäß § 62 Abs. 2 AVG
beurkundet.

Verhandlungsdauer: 3 halbe Stunden

Für den Bundesminister:

Min. Rat Dr. Rolf A. Neidhart

Zur Kenntnis genommen:





Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

**PROJEKTMANAGEMENT
VERFAHRENSFÜHRUNG FLUGHÄFEN**

GZ. BMVIT-60.689/0012-II/PMV/200 5

Betr.: Flughafen Wien;
Air Cargo Center (ACC);
Teil-Benutzungsbewilligung

Flughafen Wien, 09. und 11.01.2006

5 Aufzugsanlagen im ACC;
Benutzungsbewilligung

Fördertechnische Einrichtungen
für Flugfrachtpaletten im ACC
Benutzungsbewilligung

Gefahrgutlager für explosive, radioaktive,
infektiöse und sonstige Stoffe im ACC;
Benutzungsbewilligung

Handling Center West (HCW);
geringfügige Änderung des Sicherheitszuganges;
Teil-Benutzungsbewilligung
(Ergänzung der Benutzungsbewilligung HCW);

VERHANDLUNGSSCHRIFT

aufgenommen am 09. und 11.01.2006 auf dem Flughafen Wien vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Projektmanagement Verfahrensführung Flughäfen, gemäß §§ 40 - 44 AVG in Verbindung mit § 78 Abs. 2 Luftfahrtgesetz, BGBl. Nr. 253/1957 i.d.g.F (LFG) und §6 Strahlenschutzgesetz, BGBl Nr. 227/1969 i.d.g.F..

Gegenstand der Verhandlung

Anträge der Flughafen Wien Aktiengesellschaft vom 12.12.2005 - hinsichtlich des ACC und des Sicherheitszuganges HCW modifiziert am 09.01.2006 - auf Erteilung der Benutzungsbewilligungen bzw. Teil-Benutzungsbewilligungen gemäß § 78 LFG und §6 Strahlenschutzgesetz für die gemäß den Bescheiden des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Zivilluftfahrtbehörde vom 18.08.2004, GZ. BMVIT-60.689/0002-II/PMV/2004, vom 14.12.2004, GZ. BMVIT-60.689/0005-II/PMV/2004, und vom 01.04.2005, GZ. BMVIT-60.689/0004-II/PMV/2005, auf dem Flughafen Wien errichteten Baulichkeiten, Anlagen und Einrichtungen, nämlich für

das Air Cargo Center (ACC);
Teil-Benutzungsbewilligung

5 Aufzugsanlagen im ACC;
Benutzungsbewilligung

**Fördertechnische Einrichtungen für Flugfrachtpaletten im ACC
Benützungsbewilligung**

**das Gefahrgutlager für explosive, radioaktive, infektiöse und sonstige Stoffe im ACC;
Benützungsbewilligung**

sowie für

**das Handling Center West (HCW); geringfügige Änderung des Sicherheitszuganges;
Teil-Benützungsbewilligung (Ergänzung der Benützungsbewilligung HCW);**

Anwesende

Verhandlungsleiter:

Min.Rat Dr. Rolf A. NEIDHART

Mitwirkende amtliche Organe:

OR Dipl.-Ing. Christian MAREK
als Amtssachverständiger für
Luftfahrt-Bauwesen und Luftfahrt-Technik

Mag. Martin STROBEL
Bundesministerium für Verkehr, Innovation
und Technologie Projektmanagement
Verfahrensführung Flughäfen

Sonstige Behördenvertreter:

Bundesministerium für Verkehr, Innovation
und Technologie, Verkehrs-Arbeitsinspektorat:

AD Herbert LENK

Bezirkshauptmannschaft Wien Umgebung:

Amtsarzt Dr. Eduard FUCHS
als Amts - sachverständiger
für infektiöse Stoffe (nur 09.01.2006)

Amt der NÖ Landesregierung:

w. Hofrat Dipl.-Ing. Josef MILLNER
als bautechnischer Amtssachverständiger

w.Hofrat Dipl.-Ing. Ernst BISTRICKY
als elektro- und maschinenbautechnischer
Amtssachverständiger

DI Hans POSCH
als Amtssachverständiger für explosive Stoffe,
BD2 (nur 09.01.2006)

DI. Dr. Wolfgang WINKLER (nur 09.01.2006)
als Amtssachverständiger für Chemie,
Verfahrens- und Maschinenteknik (BD2)

DI Roman BEYERKNECHT (nur 09.01.2006)
als Amtssachverständiger für Strahlenschutz
(BD4)

NÖ Sanitätsdirektion
und Amtsärztin der BH Bruck / Leitha

Dr. Elisabeth SCHÜTZ (nur 09.01.2006)
als Amts - sachverständige
für infektiöse Stoffe

Bundesministerium für Gesundheit und Frauen
Veterinärverwaltung (Abt. IV/B/8):

MR Mag. Dr.med.vet. Anton Rudolph BARTL

Seite 3 zu GZ. BMVIT 60.689/0012-II/PMV/2006

| | |
|--|--|
| Grenztierärztin | Amtssachverständiger für das Veterinärwesen (nur 09.01.2006) Mag. Malgorzata FIGL (nur 09.01.2006) |
| NÖ Landesstelle für Brandverhütung: | Techn. J. Emmerich GRONE |
| Zollamt Flughafen Wien: | Gerhard KOLLER |
| <u>Anwesende Parteien und sonstige Beteiligte:</u> Flughafen Wien Aktiengesellschaft: | Ing. Mag. Wolfgang CICHON Dipl.-Ing. Irene KONRAD Ing. Mag. Alexander STEFKA Wolfgang REHWALD (nur 09.01.2006) BI Georg LIMBECK |
| Projektanten und ausführende Firmen: | |
| Architekturbüro Treusch: | Arch. Dipl.-Ing. Andreas TREUSCH (nur 09.01.2006) Dipl.-Ing. Bernd SCHEFFKNECHT Dipl.-Ing. Christoph WELLENZOHN (nur 09.01.2006) Dipl. Ing. Hans STRASSER |
| Elektrotechnik TB Eipeldauer: | Ing. Alfred EIPELDAUER |
| Haustechnik Fa. ZFG: Projektsteuerung HL-ZTG: | Ing. Oliver ZAPFEL Dipl.-Ing. Heide FRITZ Ing Kerstin DENSA |
| Örtliche Bauaufsicht Vasko+Partner: | Ing. Andreas STRODL Ing. Mirsad BIJELJINAC |
| Statik und Tragwerksplanung Büro FCP: | DI Michael FRITSCH |
| Brandschutzkonzept Fa. IBS Linz : | DI Harald TRAUNER |
| Generalunternehmer Fa. Gerstl : | Reinhard EGGER (nur 09.01.2006) Ing. Helmut WOLF Robert BAUER Ing. Markus GEISBAUER Ing. Gerhard STEINER |
| Fa. Radel und Hahn: | Dipl.-Ing. Christoph BRAUNRATH |
| ARGE Elektro SAW/Bostelmann: | Klaus PUCHEGGER |
| Schriftführer: | Bmstr. Ing. Wolfgang CZERNILOFSKY |

Nach Eröffnung der Verhandlung am 09.01.2006 um 14:00 Uhr und Feststellung der Anwesenden sowie ihrer Vertretungsbefugnis wird vom Verhandlungsleiter der Verhandlungsgegenstand dargelegt.

Die Projekte werden nochmals erläutert. Ein Ortsaugenschein wurde durchgeführt.

Sodann erstellen die Amtssachverständigen der Obersten Zivilluftfahrtbehörde und des Amtes der NÖ Landesregierung (Amtssachverständige für Bautechnik und für Elektro- / Maschinenbautechnik), sowie die Vertreter der NÖ Landesstelle für Brandverhütung und des Verkehrs-Arbeitsinspektorates gemeinsam folgenden

B E F U N D

Die heutige Kollaudierungsverhandlung betrifft die gemäß den Bescheiden des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Zivilluftfahrtbehörde vom 18.08.2004, GZ. BMVIT-60.689/0002-II/PMV/2004, vom 14.12.2004, GZ. BMVIT-60.689/0005-II/PMV/2004, und vom 01.04.2005, GZ. BMVIT-60.689/0004-II/PMV/2005, auf dem Flughafen Wien errichteten Baulichkeiten, Anlagen und Einrichtungen, nämlich

das Air Cargo Center (ACC);
Teil-Benützungsbewilligung

5 Aufzugsanlagen im ACC;
Benützungsbewilligung

Fördertechnische Einrichtungen für Flugfrachtpaletten im ACC
Benützungsbewilligung

das Gefahrgutlager für explosive, radioaktive, infektiöse und sonstige Stoffe im ACC;
Benützungsbewilligung.

sowie

das Handling Center West (HCW); geringfügige Änderung des Sicherheitszuganges;
Teil-Benützungsbewilligung (Ergänzung der Benützungsbewilligung HCW).

Nicht Gegenstand der Verhandlung sind:

- > ACC, Erdgeschoß, Achse 23 – 29 / I - H, (Halle 265)
- > ACC, Erdgeschoß, Achse 0 – 6

Handling Center West (HCW); geringfügige Änderung des Sicherheitszuganges

Im HCW, welches mit Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Zivilluftfahrtbehörde vom 06.06.2005 kollaudiert worden ist, wurde der Sicherheitszugang geringfügig (um ca. 3,0 x 5,6 Meter) vergrößert. Die bestehende Personenvereinzelungsanlage wurde versetzt und das Gefälle der Zugangsrampe angepasst. Folgende Atteste wurden vorgelegt, und in Ordnung befunden:

Vereinzelungsanlagen im Gebäude (jeweils zwei einflügelige Glastüren mit Metallrahmen):

Seite 5 zu GZ. BMVIT 60.689/0012-II/PMV/2006

- | | | | | | | | |
|------------|--------------------------------|------------|--------|------------|---------|---|--------|
| ➤ Fabrikat | SAIMA, | Hersteller | Nummer | 05C026410, | b=0,65m | x | h=2,0m |
| | Aufstellungsort HCW, Zugang B1 | | | | | | |
| ➤ Fabrikat | SAIMA, | Hersteller | Nummer | 05C026420, | b=0,65m | x | h=2,0m |
| | Aufstellungsort HCW, Zugang B2 | | | | | | |
| ➤ Fabrikat | SAIMA, | Hersteller | Nummer | 05C026430, | b=0,65m | x | h=2,0m |
| | Aufstellungsort HCW, Zugang B3 | | | | | | |

Aufstellungsorte nach Achsenbezeichnung im Plan HCW-01-BP-SZ-00-01-H vom 01/2006, erstellt von Atelier Treusch.

Diese drei Türanlagen wurden am 18.11.2005 durch den Aufzugsprüfer Ing. Helmut Kurzweil, 3053 Brand-Laaben, einer Abnahmeprüfung unterzogen und keine Mängel festgestellt.

Automatische Fussgängertüren in der Sicherheitsschleuse (jeweils zweiflügelige Glastüren, mit Metallrahmen) wurden neu errichtet bzw. versetzt:

- Fabrikat GEZE, Hersteller Nummer 9000307508, BJ 2005, b=1,15m x h=2,85m
Aufstellungsort HCW, Sicherheitsschleuse Windfang
- Fabrikat GEZE, Hersteller Nummer 9000288290, BJ 2005, b=1,15m x h=2,85m
Aufstellungsort HCW, Sicherheitsschleuse

Diese beiden Türanlagen wurden am 09.12.2005 durch das technische Büro Ing. Hermann Lungkofler, 9300 St. Veit an der Glan, einer Abnahmeprüfung unterzogen und keine Mängel festgestellt.

Für die Drehkreuze neben dem Sicherheitskontrollgebäude liegen derzeit keine zuordenbare Abnahmebefunde vor.

Ein Sicherheitsprotokoll für das gesamte erweiterte Bauwerk mit der Nummer 06328 der Firma Bostelmann, ausgestellt am 11.01.2006, wurde vorgelegt. Des weiteren wurde ein Prüfbericht für Blitzschutzanlagen mit der Nummer A409/158, vom 16.06.2005 der Fa. Bethmann vorgelegt.

Gegen diese geringfügigen Veränderungen (Errichtung und Benützung) bestehen aus Sicht der Amtssachverständigen für Bautechnik und Elektro- / Fördertechnik, sowie aus Sicht der Vertreter des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und der NÖ Landesstelle für Brandverhütung bei Erfüllung des im Abschnitt „Gutachten“ enthaltenen Auflagenpunktes 74 keine Bedenken.

Beim Ortsaugenschein wurden folgende Abweichungen gegenüber den bewilligten Vorhaben (Bescheide des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Zivilluftfahrtbehörde vom 18.08.2004, GZ. BMVIT-60.689/0002-II/PMV/2004, vom 14.12.2004, GZ. BMVIT-60.689/0005-II/PMV/2004, und vom 01.04.2005, GZ. BMVIT-60.689/0004-II/PMV/2005) festgestellt:

UNTERGESCHOSS:

- Entfall Schacht im Archiv A99.091 bei Achse 22.1-22.2/J
- Vergrößerung HT Raum durch Entfall Wände u. Türen im Gang A99.089 bei Achse 14.1/L u. K

- Lager A99.118 (Achse 18.1/M): zusätzl. Lagerabtrennungen mit Gitterwänden für Mieter.
- Sicherheitsausgang (Achse 11.1/C): eine zusätzl. Vereinzelung im UG und 2 Fluchttüren wurden neu errichtet.
- Zusätzl. Technikraum A99.130 bei Achse 14.1/N-M
- Brandabschnittsausbildung bei Achse 16 (Umkleiden) wurde korrigiert.

ERDGESCHOSS:

Tragstruktur der Frachthalle auf Holzkonstruktion geändert bei gleich bleibender Tragfähigkeit und Brandqualifikation.

- Wertgutlager verkleinert und nach Achse 11 verschoben.
- A.00.035 Sicherheitscheck: Vereinzelungen wurden nach aussen ins Foyer verschoben.
- Kühlräume Achse C/11-12: Tragstruktur von Wandscheiben auf Stützen geändert, Verschiebung der Kühlzonen.
- Die Sprinklerunterzentrale A00.210 wurde neu als eigener Brandabschnitt errichtet.
- Türaufgehrichtung Veterinär Geräteraume A00.146 und A00.154 geändert.
- Sprinkler im Veterinärbereich, ausgenommen sind die Kühlräume.
- Die Lage der Sicherheitslinie (Air- / Landside) und Sicherheitscontainer A00.191 in Halle 266 wurde geändert.
- LAN-Raum A00.207 in Halle 266 entfällt.
- Lage Schnellaufator und Brandschutztor bei Achse 27 geändert.
- Zwei zusätzliche Gruben für Waagen und Förderanlagen in der Speditionshalle bei Achse M/15 und L/18
- Tür im Gangbereich von Achse C/8.1 nach C/8 verschoben.
- Zweigeschossige Lagerkoje (A00.212, A00.213, A00.214) bei Achse M/16 wurde neu errichtet -> eigener Brandabschnitt.
- Zusätzl. Trennwand Achse 17.1 für Mietertrennung.
- Lage der Anpaßrampen Frachthalle (Achse D) und Spedition (Achse N) wurden verschoben.
- Auffahrtsrampe Achse 19.1 wurde verbreitert, bei Achse 7 eine neue Rampe errichtet.

1.OBERGESCHOSS:

- Die Baustufe 1A (Achsen 2.1 – 7) wurde nicht ausgeführt.
- Terrasse (begehbarer Bereich und Belag) wurde geändert.

Seite 7 zu GZ. BMVIT 60.689/0012-II/PMV/2006

- Bürozwischenwände und Türen zw. Achse 7 und 20 wurden auf Grund von Mieteränderungen teilweise geändert.

2.OBERGESCHOSS:

- Die Baustufe 1A (Achsen 2.1 – 7) wurde nicht ausgeführt.
- Bürozwischenwände und Türen zw. Achse 7 und 20 wurden auf Grund von Mieteränderungen teilweise geändert.
- Der Durchgang im Großraumbüro Achse 18.1 ist entfallen und wurde durch eine Wand ersetzt.
- Der Durchbruch zum Objekt 263 entfällt.

3.OBERGESCHOSS:

- Die Baustufe 1A (Achsen 2.1 – 7) wurde nicht ausgeführt.
- Bürozwischenwände und Türen zw. Achse 7 und 20 wurden auf Grund von Mieteränderungen teilweise geändert.
- Der Durchgang im Mittelgang Achse 14.1 entfällt und wird durch eine Wand ersetzt.
- Der Durchbruch zum Objekt 263 entfällt.

VORDÄCHER:

Die umlaufenden Vordächer bestehen in der Untersicht nicht mehr aus Polycarbonat-Platten sondern aus abgehängten Blechpanelen mit integrierten Leuchten und einem umlaufenden Lichtband.

Die Stirnseite der Vordächer ist in VSG-Verglasung mattiert ausgeführt, die Glasscheiben lassen sich für Wartungszwecke (Reinigung und Leuchtentausch) verschieben.

Teil-Benützungsbewilligungen wurden bereits mit den Bescheiden des Bundesministers für Verkehr Innovation und Technologie als Oberste Zivilluftfahrtbehörde vom 03.03.2005, GZ.BMVIT-60.689/0002-II/PMV/2005, vom 06.06.2005, GZ.BMVIT-60.689/0007-II/PMV/2005 und vom 06.06.2005, GZ.BMVIT-60.689/0009-II/PMV/2005, erteilt.

Nach Durchführung des Ortsaugenscheinunterbricht der Verhandlungsleiter um 19.30 Uhr die Verhandlung.

Am 11.01.2006 wird um 08.30 die Verhandlung wieder aufgenommen (Anwesende siehe oben).

Für die Dokumentenförderanlage wurde ein Prüfbefund des TÜV-Österreich mit der Nummer 466719.1, ausgestellt am 21.12.2005, vorgelegt, aus dem hervorgeht, dass die Anlage sich zum Zeitpunkt der Überprüfung in ordnungsgemäßem Zustand befunden hat.

Es werden folgende Bestandspläne vorgelegt und zum Akt genommen:

Bestandspläne Architektur

ACC Brandschutzpläne

| | | | |
|-----------------------|-----------------------------|-----------------|-----------|
| ACCHCW-01-BR-Ü-00-02 | übersicht feuerwehrezufahrt | (kein massstab) | JÄN. 2006 |
| ACC-01-BR-1UG-00-01-A | Grundriss untergeschoss | 1:200 | JÄN. 2006 |
| ACC-01-BR-EG-00-02 | grundriss erdgeschoss | 1:200 | JÄN. 2006 |
| ACC-01-BR-ZG-00-01 | grundriss zwischengeschoss | 1:200 | JÄN. 2006 |
| ACC-01-BR-1OG-00-01 | grundriss 1. obergeschoss | 1:200 | JÄN. 2006 |
| ACC-01-BR-2OG-00-01 | grundriss 2. obergeschoss | 1:200 | JÄN. 2006 |
| ACC-01-BR-3OG-00-01 | grundriss 3. obergeschoss | 1:200 | JÄN. 2006 |

ACC BESTANDSPÄNE

GRUNDRISSE

| | | | |
|-----------------------|----------------------------|-------|-----------|
| ACC-01-BP-1UG-00-01-A | grundriss 1. untergeschoss | 1:200 | JÄN. 2006 |
| ACC-01-BP-EG-00-02 | grundriss erdgeschoss | 1:200 | JÄN. 2006 |
| ACC-01-BP-ZG-00-01 | grundriss zwischengeschoss | 1:200 | JÄN. 2006 |
| ACC-01-BP-1OG-00-01 | grundriss 1. obergeschoss | 1:200 | JÄN. 2006 |
| ACC-01-BP-2OG-00-01 | grundriss 2. obergeschoss | 1:200 | JÄN. 2006 |
| ACC-01-BP-3OG-00-01 | grundriss 3. obergeschoss | 1:200 | JÄN. 2006 |
| ACC-01-bp-dd-00-01 | dachdraufsicht | 1:200 | JÄN. 2006 |

ACC BESTANDSPÄNE KANAL

| | | | |
|-------------------------|-----------|-------|-----------|
| acchcw-01-bp-gk-00-01-A | Kanalplan | 1:500 | JÄN. 2006 |
|-------------------------|-----------|-------|-----------|

Aussenanlagen

| | | | |
|--------------------|-------------------|-------|-----------|
| ACC-01-bp-aa-00-01 | ACC aussenanlagen | 1:500 | JÄN. 2006 |
|--------------------|-------------------|-------|-----------|

Schnitte

| | | | |
|---------------------------|-----------------------------|-------|-----------|
| ACC-01-BP-S1_2-00-01 | schnitt 1-1, 2-2 | 1:200 | JÄN. 2006 |
| ACC-01-BP-S3_4-00-01 | schnitt 3-3, 4-4 | 1:200 | JÄN. 2006 |
| ACC-01-BP-S6_7_8_9-00-01 | schnitt 6-6, 7-7, 8-8, 9-9 | 1:200 | JÄN. 2006 |
| ACC-01-BP-S10_11_12-00-01 | schnitt 10-10, 11-11, 12-12 | 1:200 | JÄN. 2006 |

Ansichten

| | | | |
|----------------------|----------------------------------|-------|-----------|
| ACC-01-bp-A1_2-00-01 | ansichten SÜD / NORD | 1:200 | JÄN. 2006 |
| ACC-01-bp-A3_4-00-01 | ansichten OST / WEST | 1:200 | JÄN. 2006 |
| ACC-01-bp-A5_6-00-01 | ansichten ÜBERSTELLSTR. NorD/SÜD | 1:200 | JÄN. 2006 |

Seite 9 zu GZ. BMVIT 60.689/0012-II/PMV/2006

KOLLEKTOR NORD (1-FACH)**BRANDSCHUTZPLÄNE**

| | | | |
|------------------------|-----------------------------|-------|----------|
| acchcw-01-br-kol-00-02 | grundriss kollektor plan 02 | 1:200 | JUN 2005 |
|------------------------|-----------------------------|-------|----------|

BESTANDSPLÄNE Grundrisse

| | | | |
|------------------------|-----------------------------|-------|----------|
| acchcw-01-bp-kol-00-02 | grundriss kollektor plan 02 | 1:200 | JUN 2005 |
|------------------------|-----------------------------|-------|----------|

BESTANDSPLÄNE Schnitte

| | | | |
|-------------------------|-------------------------|-------|----------|
| acchcw-01-bp-skol-00-02 | schnitte kollektor nord | 1:200 | JUN 2005 |
|-------------------------|-------------------------|-------|----------|

HCW-SICHERHEITZUGANG**BRANDSCHUTZPLÄNE**

| | | | |
|----------------------|-----------------------|-------|-----------|
| hcw-01-br-EG-00-01-A | grundriss ERDGESCHOSS | 1:200 | JÄN. 2006 |
|----------------------|-----------------------|-------|-----------|

BESTANDSPLÄNE Grundrisse

| | | | |
|----------------------|-----------------------------|-------|-----------|
| hcw-01-bp-EG-00-01-A | grundriss kollektor plan 02 | 1:200 | JÄN. 2006 |
|----------------------|-----------------------------|-------|-----------|

| | | | |
|----------------------|----------------------|-------|-----------|
| hcw-01-bp-SZ-00-01-A | SICHERHEITZUGANG HCW | 1:100 | JÄN. 2006 |
|----------------------|----------------------|-------|-----------|

Bestandspläne HKLS

| | | |
|---|-------------------------------|----------|
| ACC Detail, Brüstungsverkleidung Fan Coils | ACC-300.60.02-WM-DET-AA-01-B1 | 28.10.05 |
| ACC Grundriss 1.OG, Teil 1, HKLS Gesamt | ACC-300.60.02-WM-1OG-01-01-B1 | 02.11.05 |
| ACC Grundriss 1.OG, Teil 2, HKLS Gesamt | ACC-300.60.02-WM-1OG-02-01-B1 | 02.11.05 |
| ACC Grundriss 1.OG, Teil 3, HKLS Gesamt | ACC-300.60.02-WM-1OG-03-01-B1 | 02.11.05 |
| ACC Grundriss 1.OG, Teil 4, HKLS Gesamt | ACC-300.60.02-WM-1OG-04-01-B1 | 02.11.05 |
| ACC Sanitärdetail 1.OG, Achse M1/19.1-20 | ACC-300.60.02-WM-DET-04-09-B1 | 28.10.05 |
| ACC Grundriss 1.OG, Instabloc, Achse 7.1/8 | ACC-300.60.02-WM-DET-01-01-B1 | 02.11.05 |
| ACC Grundriss 1.OG, Instabloc, Achse C11.1/12 | ACC-300.60.02-WM-DET-02-07-B1 | 02.11.05 |
| ACC Sanitärdetail 1.OG, Achse M1/13 & M1/16 | ACC-300.60.02-WM-DET-03-13-B1 | 28.10.05 |
| ACC Grundriss 1.OG, Instabloc, Achse 13/13.1 | ACC-300.60.02-WM-DET-02-10-B1 | 02.11.05 |
| ACC Grundriss 1.OG, Instabloc, Achse 16/16.1 | ACC-300.60.02-WM-DET-03-05-B1 | 02.11.05 |
| ACC Grundriss 1.OG, Instabloc, Achse 19.1/20M | ACC-300.60.02-WM-DET-04-02-B1 | 02.11.05 |
| ACC Grundriss 2.OG, Teil 1, HKLS Gesamt | ACC-300.60.02-WM-2OG-01-01-B1 | 02.11.05 |
| ACC Grundriss 2.OG, Teil 2, HKLS Gesamt | ACC-300.60.02-WM-2OG-02-01-B1 | 02.11.05 |
| ACC Grundriss 2.OG, Teil 3, HKLS Gesamt | ACC-300.60.02-WM-2OG-03-01-B1 | 02.11.05 |
| ACC Grundriss 2.OG, Teil 4, HKLS Gesamt | ACC-300.60.02-WM-2OG-04-01-B1 | 02.11.05 |
| ACC Sanitärdetail 2.OG, Achse M1/19.1-20 | ACC-300.60.02-WM-DET-04-12-B1 | 28.10.05 |
| ACC Grundriss 2.OG, Instabloc Achse 7.1/8 | ACC-300.60.02-WM-DET-01-02-B1 | 02.11.05 |
| ACC Sanitärdetail 2.OG, Achse C1/8 & C1/11.1-12 | ACC-300.60.02-WM-DET-01-05-B1 | 28.10.05 |
| ACC Grundriss 2.OG, Instabloc Achse C11.1/12 | ACC-300.60.02-WM-DET-02-11-B1 | 02.11.05 |
| ACC Grundriss 2.OG, Instabloc Achse 13/13.1 | ACC-300.60.02-WM-DET-02-12-B1 | 02.11.05 |
| ACC Grundriss 2.OG, Instabloc Achse 16/16.1 | ACC-300.60.02-WM-DET-03-06-B1 | 02.11.05 |
| ACC Sanitärdetail 2.OG, Achse M1/16 | ACC-300.60.02-WM-DET-03-12-B1 | 28.10.05 |
| ACC Grundriss 2.OG, Instabloc Achse 19.1/20M | ACC-300.60.02-WM-DET-04-04-B1 | 02.11.05 |
| ACC Grundriss 3.OG, Teil 1, HKLS Gesamt | ACC-300.60.02-WM-3OG-01-01-B1 | 02.11.05 |
| ACC Grundriss 3.OG, Teil 2, HKLS Gesamt | ACC-300.60.02-WM-3OG-02-01-B1 | 02.11.05 |
| ACC Grundriss 3.OG, Teil 3, HKLS Gesamt | ACC-300.60.02-WM-3OG-03-01-B1 | 02.11.05 |
| ACC Grundriss 3.OG, Teil 4, HKLS Gesamt | ACC-300.60.02-WM-3OG-04-01-B1 | 02.11.05 |

Seite 10 zu GZ. BMVIT 60.689/0012-II/PMV/2006

| | |
|--|--|
| ACC Sanitärdetail 3.OG, Achse C1/8 & C1/11.1 | ACC-300.60.02-WM-DET-01-04-B1 28.10.05 |
| ACC Grundriss 3.OG, Instabloc Achse 11.1/12 | ACC-300.60.02-WM-DET-02-13-B1 02.11.05 |
| ACC Grundriss 3.OG, Instabloc Achse 19.1/20M | ACC-300.60.02-WM-DET-04-05-B1 02.11.05 |
| ACC Grundriss 3.OG, Instabloc Achse 16/16.1 | ACC-300.60.02-WM-DET-03-07-B1 02.11.05 |
| ACC Grundriss 3.OG, Instabloc Achse 13/13.1 | ACC-300.60.02-WM-DET-02-14-B1 02.11.05 |
| ACC Grundriss 3.OG, Instabloc Achse 7.1/8 | ACC-300.60.02-WM-DET-01-03-B1 02.11.05 |
| ACC Sanitärdetail 3.OG, Achse M1/13-13.1 | ACC-300.60.02-WM-DET-03-11-B1 28.10.05 |
| ACC Sanitärdetail 3.OG, Achse M1/19.1-20 | ACC-300.60.02-WM-DET-04-11-B1 28.10.05 |
| ACC Dachdraufsicht Achse 7.1-8/D.1-C.1 | ACC-300.60.02-WM-DET-02-15-B1 28.10.05 |
| ACC Dachdraufsicht Achse 13.1/N.1-M.1 | ACC-300.60.02-WM-DET-04-13-B1 28.10.05 |
| ACC Dachdraufsicht Achse 22.1-22.2/J-K | ACC-300.60.02-WM-DET-04-16-B1 28.10.05 |
| ACC Dachdraufsicht, Teil 1, HKLS Gesamt | ACC-300.60.02-WM-DD-01-01-B1 02.11.05 |
| ACC Grundriss EG, Teil 1, HKLS Gesamt | ACC-300.60.02-WM-EG-01-01-B1 02.11.05 |
| ACC Grundriss EG, Teil 2, HKLS Gesamt | ACC-300.60.02-WM-EG-02-01-B1 02.11.05 |
| ACC Grundriss EG, Teil 3, HKLS Gesamt | ACC-300.60.02-WM-EG-03-01-B1 02.11.05 |
| ACC Grundriss EG, Teil 4, HKLS Gesamt | ACC-300.60.02-WM-EG-04-01-B1 02.11.05 |
| ACC Grundriss EG, Teil 5, HKLS Gesamt | ACC-300.60.02-WM-EG-05-01-B1 02.11.05 |
| ACC Grundriss EG, Teil 6, HKLS Gesamt | ACC-300.60.02-WM-EG-06-01-B1 02.11.05 |
| ACC Grundriss EG, Teil 7, HKLS Gesamt | ACC-300.60.02-WM-EG-07-01-B1 02.11.05 |
| ACC Grundriss EG, Teil 8, HKLS Gesamt | ACC-300.60.02-WM-EG-08-01-B1 02.11.05 |
| ACC Grundriss EG, Teil 9, HKLS Gesamt | ACC-300.60.02-WM-EG-09-01-B1 02.11.05 |
| ACC Grundriss EG, Teil 10, HKLS Gesamt | ACC-300.60.02-WM-EG-10-01-B1 02.11.05 |
| ACC Grundriss EG, Teil 11, HKLS Gesamt | ACC-300.60.02-WM-EG-11-01-B1 02.11.05 |
| ACC Grundriss EG, Teil 13, HKLS Gesamt | ACC-300.60.02-WM-EG-13-01-B1 02.11.05 |
| ACC Grundriss EG, Teil 14, HKLS Gesamt | ACC-300.60.02-WM-EG-14-01-B1 02.11.05 |
| ACC Sanitärdetail EG, Achse 22/J | ACC-300.60.02-WM-DET-09-01-B1 28.10.05 |
| ACC Sanitärdetail EG, Achse B/12 | ACC-300.60.02-WM-DET-08-01-B1 28.10.05 |
| ACC EG-Fluchttunnel Achse B2-B3/6 & B2-B3/9 | ACC-300.60.02-WM-DET-05-01-B1 28.10.05 |
| ACC Sanitärdetail EG, Achse 4/A1 | ACC-300.60.02-WM-DET-04-01-B1 28.10.05 |
| ACC Schnitt EG, Teil 13 | ACC-300.60.02-WM-SCH-13-01-B1 02.11.05 |
| ACC Schnitte EG, HT1 und HT2 | ACC-300.60.02-WM-SCH-01-01-B1 02.11.05 |
| ACC Grundriss EG, Instabloc Achse C11.1/12 | ACC-300.60.02-WM-DET-02-09-B1 02.11.05 |
| ACC Sanitärdetail EG, Achse 4-4.1/C-D | ACC-300.60.02-WM-DET-02-03-B1 28.10.05 |
| ACC Sanitärdetail EG, Achse C/11.1-12 | ACC-300.60.02-WM-DET-03-10-B1 28.10.05 |
| ACC Sanitärdetail UG Teil 5, Achse 16/N-M | ACC-300.60.02-WM-DET-05-05-B1 28.10.05 |
| ACC Sanitärdetail UG Achse 11/D, 11/B5 | ACC-300.60.02-WM-DET-03-02-B1 28.10.05 |
| ACC Sanitärdetail UG Achse 7.1/B5 | ACC-300.60.02-WM-DET-03-01-B1 28.10.05 |
| ACC Sanitärdetail UG Achse C/21.1-21.2 | ACC-300.60.02-WM-DET-04-06-B1 28.10.05 |
| ACC Sanitärdetail UG Achse 8.1-9/B5 | ACC-300.60.02-WM-DET-03-03-B1 28.10.05 |
| ACC Sanitärdetail UG Achse 8-9/D | ACC-300.60.02-WM-DET-03-04-B1 28.10.05 |
| ACC Grundriss 1.UG Teil 2 | ACC-300.60.02-WM-UG-02-01-B1 02.11.05 |
| ACC Grundriss 1.UG Teil 3 (HKLS Gesamt) | ACC-300.60.02-WM-UG-03-01-B1 02.11.05 |
| ACC Grundriss 1.UG Teil 3 (Heizung/Kälte) | ACC-300.60.02-WM-UG-03-02-B1 02.11.05 |
| ACC Grundriss 1.UG Teil 4 | ACC-300.60.02-WM-UG-04-01-B1 02.11.05 |
| ACC Grundriss 1.UG Teil 5 | ACC-300.60.02-WM-UG-05-01-B1 02.11.05 |
| ACC Heizungsverteiler 1.UG, Teil 5 | ACC-300.60.02-WM-DET-05-02-B1 28.10.05 |
| ACC Grundriss 1.UG UFO-Zentrale, Achse A6 | ACC-300.60.02-WM-DET-02-02-B1 28.10.05 |
| ACC Haustechnikzentrale 1.UG Achse 4.1-6.1/C-D | ACC-300.60.02-WM-DET-02-01-B1 28.10.05 |
| ACC Heizungsverteiler HT-Zentrale, 4.1-6.1/C-D | ACC-300.60.02-WM-DET-02-05-B1 28.10.05 |
| ACC Kälteverteiler HT-Zentrale, 4.1-6.1/C-D | ACC-300.60.02-WM-DET-02-06-B1 11.01.05 |
| ACC HKS-Zentrale 1.UG, Teil 3 | ACC-300.60.02-WM-DET-03-08-B1 28.10.05 |
| ACC Anschluss Kollektor Achse C/12 | ACC-300.60.02-WM-DET-03-09-B1 28.10.05 |
| ACC Heizungs- und Kälteverteiler 1.UG, Teil 4 | ACC-300.60.02-WM-DET-04-03-B1 28.10.05 |
| ACC Lüftungszentrale 1.UG, Teil 4 Achse M-N/13 | ACC-300.60.02-WM-DET-04-10-B1 28.10.05 |
| ACC Kälteverteiler 1.UG, Teil 5 | ACC-300.60.02-WM-DET-05-03-B1 28.10.05 |
| ACC Heizungsverteiler 1.UG, Teil 5 | ACC-300.60.02-WM-DET-05-02-B1 28.10.05 |
| ACC Lüftungszentrale 1.UG, Teil 5 | ACC-300.60.02-WM-DET-05-04-B1 28.10.05 |
| ACC HT-Raum 1.UG, Teil 4, Grundriss | ACC-300.60.02-WM-DET-04-07-B2 28.10.05 |
| ACC HT-Raum 1.UG, Teil 4, Schnitte | ACC-300.60.02-WM-DET-04-08-B2 28.10.05 |
| ACC Schacht Stiege 6, Achse N1/19.1 | ACC-300.60.02-WM-DET-04-14-B1 02.11.05 |
| ACC Schacht Stiege 7, Achse N/16 | ACC-300.60.02-WM-DET-03-16-B1 02.11.05 |
| ACC Schacht Stiege 8, Achse N/13 | ACC-300.60.02-WM-DET-03-14-B1 02.11.05 |
| ACC Schacht Stiege 10, Achse 11.1/D.1-D | ACC-300.60.02-WM-DET-02-16-B1 02.11.05 |
| ACC Schacht Stiege 11, Achse 7.1/D.1-D | ACC-300.60.02-WM-DET-01-06-B1 02.11.05 |
| ACC Heizungsverteiler (Veterinär), ZG Teil 4 | ACC-300.60.02-WM-DET-04-15-B1 28.10.05 |
| ACC Grundriss ZG, Instabloc Achse C11.1/12 | ACC-300.60.02-WM-DET-02-08-B1 02.11.05 |
| ACC Sanitärdetail ZG, Achse C/11.1-12 | ACC-300.60.02-WM-DET-01-07-B1 28.10.05 |
| ACC Sanitärdetail ZG, Achse 22/J | ACC-300.60.02-WM-DET-02-17-B1 28.10.05 |
| ACC Grundriss ZG – Stiege 10, 11, 12 | ACC-300.60.02-WM-ZG-AA-01-B1 02.11.05 |
| 1ACC Grundriss ZG, Teil 2 | ACC-300.60.02-WM-ZG-02-01-B1 02.11.05 |

Seite 11 zu GZ. BMVIT 60.689/0012-II/PMV/2006

1ACC Grundriss ZG, Teil 3
ACC Grundriss ZG, Teil 4

ACC-300.60.02-WM-ZG-03-01-B1 02.11.05
ACC-300.60.02-WM-ZG-04-01-B1 02.11.05

Schemata

| | |
|---|--------------------------------------|
| ACC Funktionsschema Kälte | ACC-300.60.02-WM-FS-K-01-B1 28.10.05 |
| ACC Funktionsschema Heizung UFO 1 | ACC-300.60.02-WM-FS-H-01-B2 28.10.05 |
| ACC Funktionsschema Heizung UFO 2 | ACC-300.60.02-WM-FS-H-02-B1 28.10.05 |
| ACC Funktionsschema Warmwasserbereitung 1 | ACC-300.60.02-WM-FS-S-01-B1 02.11.05 |
| ACC Funktionsschema Warmwasserbereitung 2 | ACC-300.60.02-WM-FS-S-02-B1 02.11.05 |
| ACC Funktionsschema Warmwasserbereitung 3 | ACC-300.60.02-WM-FS-S-03-B1 02.11.05 |
| ACC Funktionsschema Lüftung A01 | ACC-300.60.02-WM-FS-L-01-B1 28.10.05 |
| ACC Funktionsschema Lüftung A02/A02A/A02B | ACC-300.60.02-WM-FS-L-02-B1 28.10.05 |
| ACC Funktionsschema Lüftung A03/A03A | ACC-300.60.02-WM-FS-L-03-B1 28.10.05 |
| ACC Funktionsschema Lüftung A04/A04A | ACC-300.60.02-WM-FS-L-04-B1 28.10.05 |
| ACC Funktionsschema Lüftung A05/A05A/A05B | ACC-300.60.02-WM-FS-L-05-B1 28.10.05 |
| ACC Funktionsschema Lüftung A06/A09 | ACC-300.60.02-WM-FS-L-06-B1 28.10.05 |
| ACC Funktionsschema Lüftung A07 | ACC-300.60.02-WM-FS-L-07-B1 28.10.05 |
| ACC Funktionsschema Lüftung A08 | ACC-300.60.02-WM-FS-L-08-B1 28.10.05 |
| ACC Funktionsschema Lüftung A10 | ACC-300.60.02-WM-FS-L-10-B1 28.10.05 |
| ACC Funktionsschema Lüftung A11/A11A/A11B/A11C/A11D | ACC-300.60.02-WM-FS-L-11-B1 28.10.05 |
| ACC Funktionsschema Lüftung A12/A12A/A12B/A12C/A12D | ACC-300.60.02-WM-FS-L-12-B1 28.10.05 |
| ACC Funktionsschema Lüftung A13/A13A/A13B/A13C/A13D | ACC-300.60.02-WM-FS-L-13-B1 28.10.05 |
| ACC Funktionsschema Lüftung A15 | ACC-300.60.02-WM-FS-L-15-B1 28.10.05 |
| ACC Funktionsschema Lüftung A16 | ACC-300.60.02-WM-FS-L-16-B1 28.10.05 |
| ACC Funktionsschema Lüftung A17 | ACC-300.60.02-WM-FS-L-17-B1 28.10.05 |
| ACC Funktionsschema Braundrauchentlüftung | ACC-300.60.02-WM-FS-L-18-B1 28.10.05 |
| ACC Funktionsschema Lüftung A19 | ACC-300.60.02-WM-FS-L-19-B1 28.10.05 |
| ACC Funktionsschema Lüftung A20 | ACC-300.60.02-WM-FS-L-20-B1 28.10.05 |

Bestandspläne Elektrotechnik

| | | | | |
|---------|--------------|------|-------------------------------|------------|
| ACC UG | Bestandsplan | 1:50 | ACC-300.70.00-BP-1UG-01-01-V2 | 10.01.2006 |
| ACC UG | Bestandsplan | 1:50 | ACC-300.70.00-BP-1UG-03-01-V2 | 10.01.2006 |
| ACC UG | Bestandsplan | 1:50 | ACC-300.70.00-BP-1UG-04-01-V2 | 10.01.2006 |
| ACC UG | Bestandsplan | 1:50 | ACC-300.70.00-BP-1UG-05-01-V2 | 10.01.2006 |
| ACC EG | Bestandsplan | 1:50 | ACC-300.70.00-BP-EG-02-01-V2 | 10.01.2006 |
| ACC EG | Bestandsplan | 1:50 | ACC-300.70.00-BP-EG-03-01-V2 | 10.01.2006 |
| ACC EG | Bestandsplan | 1:50 | ACC-300.70.00-BP-EG-05-01-V2 | 10.01.2006 |
| ACC EG | Bestandsplan | 1:50 | ACC-300.70.00-BP-EG-06-01-V2 | 10.01.2006 |
| ACC EG | Bestandsplan | 1:50 | ACC-300.70.00-BP-EG-07-01-V2 | 10.01.2006 |
| ACC EG | Bestandsplan | 1:50 | ACC-300.70.00-BP-EG-08-01-V2 | 10.01.2006 |
| ACC EG | Bestandsplan | 1:50 | ACC-300.70.00-BP-EG-09-01-V2 | 10.01.2006 |
| ACC EG | Bestandsplan | 1:50 | ACC-300.70.00-BP-EG-10-01-V2 | 10.01.2006 |
| ACC EG | Bestandsplan | 1:50 | ACC-300.70.00-BP-EG-11-01-V2 | 10.01.2006 |
| ACC EG | Bestandsplan | 1:50 | ACC-300.70.00-BP-EG-13-01-V2 | 10.01.2006 |
| ACC EG | Bestandsplan | 1:50 | ACC-300.70.00-BP-EG-14-01-V2 | 10.01.2006 |
| ACC ZG | Bestandsplan | 1:50 | ACC-300.70.00-BP-ZG-01-01-V2 | 10.01.2006 |
| ACC ZG | Bestandsplan | 1:50 | ACC-300.70.00-BP-ZG-02-01-V2 | 10.01.2006 |
| ACC ZG | Bestandsplan | 1:50 | ACC-300.70.00-BP-ZG-03-01-V2 | 10.01.2006 |
| ACC ZG | Bestandsplan | 1:50 | ACC-300.70.00-BP-ZG-04-01-V2 | 10.01.2006 |
| ACC IOG | Bestandsplan | 1:50 | ACC-300.70.00-BP-IOG-01-01-V2 | 10.01.2006 |
| ACC IOG | Bestandsplan | 1:50 | ACC-300.70.00-BP-IOG-02-01-V2 | 10.01.2006 |
| ACC IOG | Bestandsplan | 1:50 | ACC-300.70.00-BP-IOG-03-01-V2 | 10.01.2006 |
| ACC IOG | Bestandsplan | 1:50 | ACC-300.70.00-BP-IOG-04-01-V2 | 10.01.2006 |
| ACC 2OG | Bestandsplan | 1:50 | ACC-300.70.00-BP-2OG-01-01-V2 | 10.01.2006 |
| ACC 2OG | Bestandsplan | 1:50 | ACC-300.70.00-BP-2OG-02-01-V2 | 10.01.2006 |
| ACC 2OG | Bestandsplan | 1:50 | ACC-300.70.00-BP-2OG-03-01-V2 | 10.01.2006 |
| ACC 2OG | Bestandsplan | 1:50 | ACC-300.70.00-BP-2OG-04-01-V2 | 10.01.2006 |

Seite 12 zu GZ. BMVIT 60.689/0012-II/PMV/2006

| | | | | |
|---------|------------------|-------|-------------------------------|------------|
| ACC 3OG | Bestandsplan | 1:50 | ACC-300.70.00-BP-3OG-01-01-V2 | 10.01.2006 |
| ACC 3OG | Bestandsplan | 1:50 | ACC-300.70.00-BP-3OG-02-01-V2 | 10.01.2006 |
| ACC 3OG | Bestandsplan | 1:50 | ACC-300.70.00-BP-3OG-03-01-V2 | 10.01.2006 |
| ACC 3OG | Bestandsplan | 1:50 | ACC-300.70.00-BP-3OG-04-01-V2 | 10.01.2006 |
| ACC 1UG | Blitzschutzplan | 1:200 | ACC-300.70.00-BP-1UG-01-02-V2 | 10.01.2006 |
| ACC EG | Blitzschutzplan | 1:200 | ACC-300.70.00-BP-EG-01-02-V2 | 10.01.2006 |
| ACC ZG | Blitzschutzplan | 1:200 | ACC-300.70.00-BP-ZG-01-02-V2 | 10.01.2006 |
| ACC 1OG | Blitzschutzplan | 1:200 | ACC-300.70.00-BP-1OG-01-02-V2 | 10.01.2006 |
| ACC 2OG | Blitzschutzplan | 1:200 | ACC-300.70.00-BP-2OG-01-02-V2 | 10.01.2006 |
| ACC DD | Blitzschutzplan | 1:200 | ACC-300.70.00-BP-DD-01-02-V2 | 10.01.2006 |
| ACC | Starkstromschema | | ACC-300.70.00-BP-STS-01-01-V2 | 10.01.2006 |

Von den Amtssachverständigen für das Veterinärwesen, für Strahlenschutz, für Chemie, Verfahrens- und Maschinentechnik, für explosive Stoffe und Munition, sowie für infektiöse Stoffe wurden nach Durchführung eines Ortsaugenscheines am 09.01.2006 Befunde und Gutachten schriftlich erstattet.

Diese Unterlagen werden vollinhaltlich verlesen und zum Akt genommen.

Der ASV für explosive Stoffe und Munition hat festgestellt, dass kein Einwand gegen die Erteilung der gegenständlichen Benützungs- bzw. Teil-Benützungsbewilligungen besteht und dass aus seiner Sicht keine Auflagen erforderlich sind.

Die ASV für das Veterinärwesen, für Strahlenschutz, für Chemie, Verfahrens- und Maschinentechnik, sowie für infektiöse Stoffe haben festgestellt, dass aus ihrer Sicht keine Bedenken gegen die Erteilung der gegenständlichen Benützungs- bzw. Teil-Benützungsbewilligungen bestehen, wenn die unter dem nachfolgenden Abschnitt „Gutachten“ ersichtlichen einschlägigen Bedingungen und Auflagen erfüllt werden.

Betreffend die gegenständlichen drei Errichtungsbewilligungsbescheide wurde eine Nachweis- und Attestsammlung vorgelegt und zum Akt genommen.

Zu den Bedingungen und Auflagen der Errichtungsbewilligungsbescheide des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Zivilluftfahrtbehörde vom 18.08.2004, GZ. BMVIT-60.689/0002-II/PMV/2004, vom 14.12.2004, GZ. BMVIT-60.689/0005-II/PMV/2004, und vom 01.04.2005, GZ. BMVIT-60.689/0004-II/PMV/2005, ist – soweit sie Gegenstand der Verhandlung sind – folgendes festzustellen:

GZ. BMVIT- 60.689/0002-II/PMV/2004 – ACC / Baulichkeiten

- zu 1 augenscheinlich erfüllt (unter Hinweis auf die obigen Befundausführungen)
- zu 2 Bau-Betriebsvorschrift, siehe Nachweis- und Attestsammlung, auch Betriebsvorschrift
- zu 3 erfüllt, siehe Nachweis- und Attestsammlung
- zu 4 nicht erfüllt.

Seite 13 zu GZ. BMVIT 60.689/0012-II/PMV/2006

- zu 5 Betriebsvorschrift. Seitens der ACG wurde mitgeteilt, dass von der bestehenden Dacheindeckung keine Blendwirkungen auf Bedienstete der Flugplatzkontrollstelle erwartet werden.
- zu 6 erfüllt, siehe Nachweis- und Attestsammlung. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass für das Multilaterationssystem des Flughafens Wien noch keine Benützungsbewilligung vorliegt.
- zu 7-9 gegenstandslos, die Benützungsbewilligung für das HCW wurde mit Bescheid des BMVIT, GZ BMVIT-60.689/0007-II/PMV/2005, vom 06.06.2005 erteilt.
- zu 10 teilweise erfüllt, da die Anlage noch nicht zur Gänze hergestellt wurde.
- zu 11 erfüllt, siehe Nachweis- und Attestsammlung
- zu 12 erfüllt, siehe Nachweis- und Attestsammlung. Im Zuge der Verhandlung erklärt die ausführende Firma, dass die E30 Verkabelung bis zur letzten Leuchte durchgeführt wurde.
- zu 13 teilweise erfüllt, da die Anlage noch nicht zur Gänze hergestellt wurde.
- zu 14 teilweise erfüllt, da die Anlage noch nicht zur Gänze hergestellt wurde.
- zu 15 teilweise erfüllt, da die Anlage noch nicht zur Gänze hergestellt wurde.
- zu 16 erfüllt, siehe Nachweis- und Attestsammlung
- zu 17-19 Betriebsvorschrift
- zu 20+21 erfüllt, siehe Nachweis- und Attestsammlung
- zu 22 gegenstandslos, nur in der Herstellungsphase relevant gewesen.
- Zu 23-27 gegenstandslos, die Benützungsbewilligung für das HCW wurde mit Bescheid des BMVIT, GZ BMVIT-60.689/0007-II/PMV/2005, vom 06.06.2005 erteilt. Im gegenständlichen Bauabschnitt wurden keine neuen Heißwasserleitungen ausgeführt.
- zu 28-35 erfüllt, siehe Nachweis- und Attestsammlung
- zu 36 erfüllt, siehe Nachweis- und Attestsammlung, auch Betriebs- und Instandhaltungsvorschrift.
- zu 37-39 nicht Gegenstand der Verhandlung
- zu 40-42 erfüllt, siehe Nachweis- und Attestsammlung
- zu 43 teilweise erfüllt. Es fehlen die Prüfatteste für
- Bodenbelag SOM-Plan 150
 - Bodenbelag Sikaflor 261 Thixo
 - Bodenbelag Sikaflor 381 neu
- Im übrigen siehe Nachweis- und Attestsammlung
- zu 44 gegenstandslos, die Benützungsbewilligung für das HCW wurde mit Bescheid des BMVIT, GZ BMVIT-60.689/0007-II/PMV/2005, vom 06.06.2005 erteilt.

- zu 45 erfüllt, siehe Nachweis- und Attestsammlung
- zu 46 teilweise erfüllt. Es fehlen die Brandschutzklappen bei den beiden Archivräumen im Kellergeschoß (Raum Nr. A99063 und A99064).
Im übrigen siehe Nachweis- und Attestsammlung
- zu 47 erfüllt, siehe Nachweis- und Attestsammlung
- zu 48 teilweise erfüllt. Die fertig gestellte Brandmeldeanlage befindet sich im Probebetrieb. Der Prüfbericht der abnehmenden Stelle ist noch ausständig.
Im übrigen siehe Nachweis- und Attestsammlung
- zu 49 teilweise erfüllt. Die Brandfallsteuerungen sind funktionstüchtig. Die Nennung im Überprüfungsbericht der Brandmeldeanlage ist ausständig.
Im übrigen siehe Nachweis- und Attestsammlung
- zu 50 erfüllt, siehe Nachweis- und Attestsammlung
- zu 51 teilweise erfüllt. Die Rauch- und Wärmeabzugsanlagen und die Brandentrauchungsanlagen sind funktionstüchtig. Siehe Nachweis- und Attestsammlung.
Der Prüfbericht der abnehmenden Stelle ist noch ausständig.
- zu 52 erfüllt. Siehe Nachweis- und Attestsammlung
- zu 53 erfüllt. Siehe Nachweis- und Attestsammlung
- zu 54 erfüllt. Siehe Nachweis- und Attestsammlung
- zu 55 erfüllt. Siehe Nachweis- und Attestsammlung
- zu 56 erfüllt. Siehe Nachweis- und Attestsammlung
- zu 57 erfüllt. Siehe Nachweis- und Attestsammlung
- zu 58 erfüllt. Siehe Nachweis- und Attestsammlung
- zu 59 erfüllt. Siehe Nachweis- und Attestsammlung
- zu 60 Baubetriebsvorschrift
- zu 61 gegenstandslos, die Benützungsbewilligung für das HCW wurde mit Bescheid des BMVIT, GZBMVIT-60.689/0007-II/PMV/2005, vom 0606.2005 erteilt.
- zu 62 rechtliche Voraussetzungen
- zu 63-65 erfüllt und Betriebsvorschrift
- zu 66+67 teilweise erfüllt. An mehreren Stellen wurden im Hygieneanstrich bis zu „ei-große Bläschen“ festgestellt. Weiters wurden die für die Errichtung der Sprinkleranlage gebohrten Mauerdurchbrüche nicht hygienisch einwandfrei abgedeckt.
- zu 68 erfüllt

Seite 15 zu GZ. BMVIT 60.689/0012-II/PMV/2006

- zu 69 teilweise erfüllt. An mehreren Stellen wurden im Hygieneanstrich bis zu „ei-große Bläschen“ festgestellt. Weiters wurden die für die Errichtung der Sprinkleranlage gebohrten Mauerdurchbrüche nicht hygienisch einwandfrei abgedeckt.
- zu 70+71 erfüllt.
- zu 72 erfüllt und Betriebsvorschrift
- zu 73 erfüllt
- zu 74 teilweise erfüllt
- zu 75+76 erfüllt
- zu 77 sinngemäß erfüllt
- zu 78 erfüllt und Betriebsvorschrift
- zu 79-81 erfüllt
- zu 82 teilweise erfüllt. An mehreren Stellen wurden im Hygieneanstrich bis zu „ei-große Bläschen“ festgestellt.
- zu 83-87 erfüllt
- zu 88 erfüllt und Betriebsvorschrift
- zu 89 erfüllt. Siehe Nachweis- und Attestsammlung
- zu 90 teilweise erfüllt. Die Fluchtwege sind noch entsprechend zu kennzeichnen.
- zu 91 erfüllt. Siehe Nachweis- und Attestsammlung
- zu 92 nicht erfüllt
- zu 93-97 erfüllt. Siehe Nachweis- und Attestsammlung
- zu 98 Betriebsvorschrift
- zu 99 erfüllt. Siehe Nachweis- und Attestsammlung
- zu 100 erfüllt. Siehe Nachweis- und Attestsammlung. Siehe hierzu auch „zu Punkt 43f“.
- zu 101 erfüllt. Siehe Nachweis- und Attestsammlung
- zu 102 erfüllt. Siehe Nachweis- und Attestsammlung. Siehe hierzu auch „zu Punkt 28-35“.
- zu 103 erfüllt. Siehe Nachweis- und Attestsammlung und auch Betriebsvorschrift
- zu 104 gegenstandslos, die Benützungsbewilligung für das HCW wurde mit Bescheid des BMVIT, GZ BMVIT-60.689/0007-II/PMV/2005, vom 0606.2005 erteilt.
- zu 105 erfüllt. Siehe Nachweis- und Attestsammlung
- zu 106 gegenstandslos, die Benützungsbewilligung für das HCW wurde mit Bescheid des BMVIT, GZBMVIT-60.689/0007-II/PMV/2005, vom 0606.2005 erteilt.

- zu 107 **Betriebsvorschrift**
- Zu 108 teilweise erfüllt.
- Zu 109 erfüllt. Siehe Nachweis- und Attestsammlung

GZ. BMVIT-60.689/0005-II/PMV/2004

Allgemeines

- zu 1 augenscheinlich erfüllt (unter Hinweis auf die obigen Befundaufzeichnungen)

Betriebstankstelle

- zu 2-25 gegenstandslos. Für die Betriebstankstelle wurde die Benützungsbewilligung mit Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Zivilluftfahrtbehörde vom 06.06.2005, GZ. BMVIT-60.689/0007-II/PMV/2005,erteilt.

Fördertechnische Einrichtungen für Flugfrachtpaletten

- zu 26 sinngemäß erfüllt. Ein entsprechender Hinweis findet sich in den Abnahmebefunden, welche unter „zu Punkt 29“ zitiert werden.
- zu 27-30 erfüllt. siehe Nachweis- und Attestsammlung
- zu 31 teilweise erfüllt. Vorgelegt wurde ein Sicherheitsprotokoll, welches nur auf die Anschlussleitung Bezug nimmt. Siehe Nachweis- und Attestsammlung

Gefahrgutlager für explosive, radioaktive, infektiöse und sonstige Stoffe

- zu 32 teilweise erfüllt.
- zu 33 Betriebsvorschrift. Zu diesem Punkt wird seitens des Vertreters der Konsensinhaberin erklärt, dass ständig aktualisierte Aufzeichnungen über die einlangenden Gefahrgüter geführt werden. Nach deren Zuordnung zu den namentlich angeführten Stoffen oder zu den jeweiligen Kategorien von nicht namentlich genannten Stoffen des Anhanges der Sevesorichtlinie wird entschieden, ob das Gut noch angenommen werden kann oder eine Mengenschwelle des zitierten Anhanges überschritten wird und das angelieferte Gut daher zurückzuweisen ist. Die Aufzeichnungen werden so geführt, dass eine jederzeitige Überprüfung durch die Behörde durchgeführt werden kann.
- zu 34-37 teilweise erfüllt. Dies ist auch zum momentanen Zeitpunkt noch nicht erforderlich, da entsprechend den Bestimmungen der VEXAT (Verordnung explosionsfähige Atmosphären, BGBl. II Nr. 309/2004) ein Explosionsschutzdokument erst bei Inbetriebnahme vorliegen muss. Spätestens zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme müssen die Auflagenpunkte 34-37 jedoch erfüllt sein.
- zu 38 erfüllt. siehe Nachweis- und Attestsammlung, auch Betriebsvorschrift

Seite 17 zu GZ. BMVIT 60.689/0012-II/PMV/2006

- zu 39-42 erfüllt. siehe Nachweis- und Attestsammlung
- zu 43 Betriebsvorschrift
- zu 44 Betriebsvorschrift
- zu 45 nicht erfüllt
- zu 46 erfüllt. siehe Nachweis- und Attestsammlung. In diesem Zusammenhang ist jedoch auf die im nachfolgenden Abschnitt „Gutachten“ von den ASV für infektiöse Stoffe geforderten Auflagenpunkt 67 hinzuweisen.
- zu 47 nicht erfüllt.
- zu 48 Betriebsvorschrift. Zu diesem Punkt ist zu bemerken, dass der Lagerraum für brennbare Flüssigkeiten allseits von massivem Mauerwerk umgeben ist und über nur eine aussenliegende Wand verfügt. Diese wird jedoch durch ein ca. 6m auskragendes Vordach vor direkter Sonneneinstrahlung geschützt. Weiters liegt über der brandbeständig ausgeführten Decke und dem eigentlichen Hallendach ein mindestens 3 m hoher, gegenüber der angrenzenden Halle offener Luftraum, sodass auch über das Dach mit keiner Erwärmung des Lagerraumes in unzulässigem Ausmaß durch Sonneneinstrahlung zu rechnen ist.
- zu 49 nicht erfüllt. Hinweis: Dieser Bereich darf maximal 20 % der Gesamtfläche dieses Lagerraums umfassen
- zu 50 erfüllt, siehe Nachweis- und Attestsammlung.
- zu 51 nicht erfüllt
- zu 52 nicht erfüllt
- zu 53 erfüllt, die Dokumentation wird in Tabellenform durchgeführt, siehe Nachweis- und Attestsammlung.
- zu 54 erfüllt.
- zu 55 teilweise erfüllt. Am Zugang zum Lagerraum wird ein Ortsdosisleistungsmessgerät fix montiert. Dieses wird mit der Feuerwehrezentrale verbunden. Wird ein bestimmter Dosisleistungswert überschritten, erfolgt eine Alarmierung in der Feuerwehrezentrale. Ein mobiles Ortsdosisleistungsmessgerät wird in Bedarfsfall von der Feuerwehr zur Verfügung gestellt. Ein Kontaminationsmessgerät wird angeschafft und im Lagerraum bereitgestellt.
- zu 56 erfüllt
- zu 57-62 erfüllt
- zu 63 nicht erfüllt
- zu 64 nicht erfüllt

- zu 65 nicht erfüllt
- zu 66 nicht erfüllt
- zu 67 nicht erfüllt. Die Regale sind noch nicht aufgestellt.
- zu 68 Betriebsvorschrift
- zu 69 Betriebsvorschrift
- zu 70 erfüllt, siehe Nachweis- und Attestsammlung.
- zu 71 Betriebsvorschrift

GZ.BMVIT-60.689/0004-II/PMV/2005 – ACC / 5 Aufzugsanlagen

- zu 1 augenscheinlich erfüllt (unter Hinweis auf die obigen Befundausführungen)
- zu 2 erfüllt, siehe Nachweis- und Attestsammlung. Es wurden keine aufzugsfremden Leitungen ausgeführt.
- zu 3 erfüllt, siehe Nachweis- und Attestsammlung, auch Betriebsvorschrift
- zu 4 gegenstandslos. Es wurden keine Lüftungsleitungen durch andere Räume geführt.
- Zu 5 erfüllt, siehe Nachweis- und Attestsammlung
- zu 6 erfüllt, siehe Nachweis- und Attestsammlung. Eine entsprechende Aussage findet sich im Abnahmebefund.
- zu 7 erfüllt
- zu 8-9 erfüllt, siehe Nachweis- und Attestsammlung. Eine entsprechende Aussage findet sich im Abnahmebefund.
- Zu 10 erfüllt, siehe Nachweis- und Attestsammlung, auch Betriebsvorschrift
- zu 11 erfüllt, siehe Nachweis- und Attestsammlung
- zu 12 Betriebsvorschrift
- zu 13 erfüllt, siehe Nachweis- und Attestsammlung

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right.

Seite 19 zu GZ. BMVIT 60.689/0012-II/PMV/2006

GUTACHTEN

Vom Standpunkt der Amtssachverständigen der Obersten Zivilluftfahrtbehörde und des Amtes der NÖ Landesregierung (ASV für Bautechnik, für Elektro- / Maschinenbautechnik, für Strahlenschutz, für Chemie, Verfahrens- und Maschinenteknik sowie für explosive Stoffe), vom Standpunkt der Amtssachverständigen für infektiöse Stoffe und für das Veterinärwesen, sowie vom Standpunkt der Vertreter der NÖ Landesstelle für Brandverhütung und des Verkehrs-Arbeitsinspektorates bestehen gegen die Erteilung der beantragten Benützungsbewilligungen bzw. Teil-Benützungsbewilligungen für die gemäß den Bescheiden des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Zivilluftfahrtbehörde vom 18.08.2004, GZ. BMVIT-60.689/0002-II/PMV/2004, vom 14.12.2004, GZ. BMVIT-60.689/0005-II/PMV/2004, und vom 01.04.2005, GZ. BMVIT-60.689/0004-II/PMV/2005, auf dem Flughafen Wien errichteten Baulichkeiten, Anlagen und Einrichtungen, nämlich für

das Air Cargo Center (ACC);
Teil-Benützungsbewilligung

5 Aufzugsanlagen im ACC;
Benützungsbewilligung

Fördertechnische Einrichtungen für Flugfrachtpaletten im ACC
Benützungsbewilligung

das Gefahrgutlager für explosive, radioaktive, infektiöse und sonstige Stoffe im ACC;
Benützungsbewilligung

sowie für

das Handling Center West (HCW); geringfügige Änderung des Sicherheitszuganges;
Teil-Benützungsbewilligung (Ergänzung der Benützungsbewilligung HCW);

keine Bedenken, wenn zur Gewährleistung der Sicherheit der Luftfahrt und eines zweckmäßigen Betriebes nachstehende

BEDINGUNGEN UND AUFLAGEN

erfüllt werden:

GZ, BMVIT- 60.689/0002-II/PMV/2004 – ACC / Baulichkeiten

1. In der Veterinärkontrollstelle ist der Hygieneanstrich mängelfrei herzustellen. Weiters sind die Mauerdurchbrüche hygienisch einwandfrei abzudecken
Termin: vor Inbetriebnahme der Veterinärkontrollstelle
2. In der Veterinärkontrollstelle sind fehlende Spritzschutzdeckel bei den Steckdosen anzubringen
Termin: vor Inbetriebnahme der Veterinärkontrollstelle
3. Prüf-Atteste für die Bodenbeläge
 - Bodenbelag SOM-Plan 150
 - Bodenbelag Sikafloor 261 Thixo
 - Bodenbelag Sikafloor 381 neu

- sind vorzulegen
Termin: 31.03.2006
4. Die Brandschutzklappen bei den beiden Archivräumen im Kellergeschoß (Raum Nr. A99063 und A99064) sind nachzurüsten. Einbaunachweise und Atteste sind der Luftfahrtbehörde im Wege des brandschutztechnischen Sachverständigen vorzulegen.
Termin: 31.03.2006
5. Der Prüfbericht der Brandmeldeanlage der abnehmenden Stelle ist der Luftfahrtbehörde im Wege des brandschutztechnischen Sachverständigen vorzulegen.
Termin: 30.04.2006
6. Im Zuge der Erstellung des Prüfberichtes für die Brandmeldeanlage sind die Brandfallsteuerungen in diesen einzuarbeiten und der Luftfahrtbehörde im Wege des brandschutztechnischen Sachverständigen vorzulegen.
Termin: 30.04.2006
7. Der Prüfbericht der Rauch- und Wärmeabzugsanlagen der abnehmenden Stelle ist der Luftfahrtbehörde im Wege des brandschutztechnischen Sachverständigen vorzulegen.
Termin: 30.04.2006
8. Das gegenständliche Vorhaben ist in das Flughafensicherheitsprogramm einzubeziehen. Bezüglich Sicherheitskonzept (Security) einschließlich Kollektorsicherheit ist eine Bestätigung der zuständigen Abteilung des Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie vorzulegen, aus der hervorgeht, dass das Sicherheitskonzept der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt entspricht. Sollten sich bedingt durch das Sicherheitskonzept Änderungen am luftfahrtbehördlich gem. § 78 LFG bewilligten Projekt ergeben, so ist um eine entsprechende Bewilligung beim BMVIT/PMV anzusuchen.
Termin: vor Inbetriebnahme
9. Sämtliche statischen Berechnungen sind zur Einsichtnahme bereit zu halten.
Betriebsvorschrift
10. Beim Kollektordurchbruch sind im Bereich der Achse 18 die erforderlichen statischen Stützmaßnahmen zu veranlassen. Die entsprechende Berechnung ist von einem Zivilingenieur einschlägiger Fachrichtung zu erstellen und deren Umsetzung ist mit einem Abnahmebefund zu bestätigen.
Termin: unverzüglich.
11. In den Lagerhallen sind die Fluchwege entsprechend der Kennzeichnungsverordnung deutlich sichtbar und dauerhaft zu kennzeichnen und entsprechend der tatsächlichen Belegung mit Lagergut anzupassen.
Termin: vor Inbetriebnahme und Betriebsvorschrift
12. In den Umkleidebereichen sind Sitzgelegenheiten in ausreichender Zahl vorzusehen.
Termin: vor Inbetriebnahme

Seite 21 zu GZ. BMVIT 60.689/0012-II/PMV/2006

13. In den Lagerhallen sind die Hinweise auf das Verbot des Rauchens sowie auf das Verbot des Hantierens mit offenem Licht und Feuer zu ergänzen.
Termin: vor Inbetriebnahme
14. Bei sämtlichen WC-Zellen, wo von angrenzenden Räumen Einsichtmöglichkeiten bestehen, sind Sichtschutzfolien anzubringen.
Termin: vor Inbetriebnahme
15. Im Lagerraum A99064 ist eine Fluchtwegleuchte anzubringen.
Termin: vor Inbetriebnahme
16. Im Vorraum der Stiege 10 im Erdgeschoß ist eine Fluchtwegleuchte anzubringen.
Termin: vor Inbetriebnahme
17. Sämtliche offenen Gruben in den Lagerhallen sind trittsicher abzudecken und abzuschränken. Der Zugang zu Lösch- und Alarmierungseinrichtungen ist hierbei frei zu halten.
Termin: vor Inbetriebnahme und Betriebsvorschrift
18. Im Büro des Veterinärmediziners ist ein Handfeuerlöscher anzubringen (K5)
Termin: vor Inbetriebnahme
19. Bei den Zugängen zur Förderanlage (Dokumentenlift) sind Absturzsicherungen anzubringen. Ebenso sind die fehlenden Absturzsicherungen in den Versorgungsschächten zu ergänzen.
Termin: vor Inbetriebnahme
20. Im Großraumbüro A03059 dürfen nicht mehr als 20 ArbeitnehmerInnen beschäftigt werden, oder es ist ein zweiter Ausgang gemäß §17 Abs. 2 Ziff. 2 der Arbeitsstättenverordnung vorzusehen.
Betriebsvorschrift
21. In der Lüftungszentrale über den Veterinärräumen sind sämtliche Einbauten, die in die Verkehrswege ragen, mit einem Anstoßschutz zu versehen.
Termin: vor Inbetriebnahme
22. In der Lüftungszentrale über den Veterinärräumen sind Kabeltassen, die für Wartungsarbeiten betreten werden müssen, trittsicher abzudecken
Termin: vor Inbetriebnahme
23. Im Sanitätsraum A02.044, in den Technikräumen sowie im Besprechungszimmer A00.523 sind Fluchtwegorientierungsleuchten vorzusehen.
Termin: vor Inbetriebnahme
24. Die im Bereich der Achse 16.1 vorgesehene Ladestation ist im Umkreis von 5m von Lagerungen jeglicher Art freizuhalten. Entsprechende Bodenmarkierungen sind anzubringen.
Termin: vor Inbetriebnahme und Betriebsvorschrift
25. Die Sicherheitsbeleuchtungsanlagen sind in elektrotechnischer Hinsicht entsprechend der Bestimmungen der ÖVE EN2 auszuführen. Hierüber ist eine Aussage im Sicherheitsprotokoll zu treffen.
Termin: vor Inbetriebnahme

Seite 22 zu GZ. BMVIT 60.689/0012-II/PMV/2006

26. Durch die Sicherheitsbeleuchtungsanlage in Dauerlicht müssen sämtlichen Stufen, Rampen und Ausgänge erkennbar ausgeleuchtet sein. Hierüber ist eine Aussage im Sicherheitsprotokoll zu treffen.
Termin: vor Inbetriebnahme
27. Über die Ausführung der elektrischen Anlage ist ein bundeseinheitliches Sicherheitsprotokoll, in dem die der Überprüfung zugrundeliegenden Bestimmungen einzeln anzuführen und in dem eine Aussage über die Art und den Zustand der elektrischen Schutzmaßnahme zu treffen sind, der Luftfahrtbehörde im Wege des elektrotechnischen ASV vorzulegen.
Termin: vor Inbetriebnahme
28. Sämtliche nicht spannungsführenden Metallteile sind in einen Potentialausgleich einzubeziehen. Hierüber ist eine Aussage im Sicherheitsprotokoll zu treffen.
Termin: vor Inbetriebnahme
29. Folgende HKLS-Bestandspläne sind richtig zu stellen und im Wege des maschinenbautechnischen ASV der Luftfahrtbehörde vorzulegen
- | | | |
|---|-------------------------------|----------|
| - ACC Funktionsschema Lüftung A04/A04A | ACC-300.60.02-WM-FS-L-04-B1 | 28.10.05 |
| - ACC Funktionsschema Lüftung A01 | ACC-300.60.02-WM-FS-L-01-B1 | 28.10.05 |
| - ACC Grundriss 1.UG Teil 3 (HKLS Gesamt) | ACC-300.60.02-WM-UG-03-01-B1 | 02.11.05 |
| - ACC Grundriss 3.OG, Teil 4, HKLS Gesamt | ACC-300.60.02-WM-3OG-04-01-B1 | 02.11.05 |
- Termin 31.03.2006**
30. Die in den Auflagepunkten 5, 17, 18, 19, 63, 64, 65, 72, 78, 88, 98, 103 und 107 des Errichtungsbewilligungsbescheides enthaltenen Betriebsvorschriften sind einzuhalten.

GZ. BMVIT-60.689/0005-II/PMV/2004**Fördertechnische Einrichtungen für Flugfrachtpaletten**

31. Bei den Förderanlagen sind die freiliegenden Kettentriebe abzudecken.
Termin: vor Inbetriebnahme der Wartungsgrube
32. In den Schachtgruben der Förderanlagen sind Sicherheitsbeleuchtungskörper anzubringen.
Termin: vor Inbetriebnahme der Wartungsgrube
33. Die offenen Abstiege in die Gruben bei Wartungs- und Reparaturarbeiten sind gegen Absturz zu sichern. Entsprechende Vorrichtungen sind vor Ort bereit zu halten.
Betriebsvorschrift
34. Die mit der Bedienung und Wartung der Palletieranlagen und Hebebühnen betrauten ArbeitnehmerInnen sind nachweislich zu unterweisen.
Betriebsvorschrift
35. Über die Ausführung der elektrischen Anlagen der Palletierungsanlagen ist ein Sicherheitsprotokoll der Luftfahrtbehörde im Wege des elektrotechnischen ASV vorzulegen. In diesem sind Aussagen über die bei der Überprüfung bzw. Errichtung eingehaltenen Bestimmungen (einzeln anzuführen) zu treffen und sind weiters Aussagen über die Art und

Seite 23 zu GZ. BMVIT 60.689/0012-II/PMV/2006

den Zustand der elektrischen Schutzmaßnahmen zu treffen.

Termin: vor Inbetriebnahme

36. Für die Anpassrampen wurden Prüfbücher vorgelegt, aus denen ersichtlich ist, dass die Prüflast-Überprüfung ausschließlich im Werk durchgeführt wurde. Eine Last-Überprüfung im Einbauzustand vor Ort ist vorzunehmen. Hierüber sind der Luftfahrtbehörde im Wege des fördertechnischen ASV ergänzende Atteste vorzulegen.

Termin: vor Inbetriebnahme der Anpassrampen

Gefahrgutlager für explosive, radioaktive, infektiöse und sonstige Stoffe

37. Versandstücke T.I. > 0,5 dürfen nur in der inneren Lagerzone gelagert werden.

Betriebsvorschrift

38. Die Ausbildungsnachweise des Strahlenschutzbeauftragten für den Frachtbereich sind der Luftfahrtbehörde vorzulegen.

Termin: vor Inbetriebnahme des Gefahrgutlagers

39. Die Verfügbarkeit des mobilen Ortsdosisleistungsmessgerätes der Feuerwehr ist schriftlich zu regeln. Eine Kopie der Vereinbarung ist der Luftfahrtbehörde vorzulegen.

Termin: vor Inbetriebnahme des Gefahrgutlagers

40. Es ist der Luftfahrtbehörde durch eine Bestätigung der Lieferfirma der Brandschutztüre nachzuweisen, dass durch die zusätzlich aufgebrachte Verbleiung die Brandschutzeigenschaften nicht verändert wurden.

Termin: vor Inbetriebnahme des Gefahrgutlagers

41. Im Lagerraum ist ein Kontaminationsmessgerät bereit zu stellen.

Termin: vor Inbetriebnahme des Gefahrgutlagers und Betriebsvorschrift

42. Die endgültige Sicherheits- und Störfallanalyse sowie die Notfallplanung sind der Luftfahrtbehörde vorzulegen.

Termin: vor Inbetriebnahme des Gefahrgutlagers

43. Schriftliche Arbeitsanweisungen (Betriebsanweisungen) sind der Luftfahrtbehörde vorzulegen.

Termin: vor Inbetriebnahme des Gefahrgutlagers

44. Die radioaktiven Versandstücke dürfen nur bis zu einer Höhe von 1,5 m gestapelt werden. Dies ist deutlich sichtbar und dauerhaft anzuschreiben

Termin: vor Inbetriebnahme des Gefahrgutlagers und Betriebsvorschrift

45. Die noch fehlenden Aufschriften (Aufgabenpunkte 63-65 des Errichtungsbewilligungsbescheides) sind noch anzubringen.

Termin: vor Inbetriebnahme des Gefahrgutlagers

46. Es sind so viele weitere mit der Wahrnehmung des Strahlenschutzes betraute Personen zu bestellen, dass eine ständige Anwesenheit einer dieser Personen oder des Strahlenschutzbeauftragten während des Umgangs mit den Versandstücken gewährleistet ist. Diese Personen und der Strahlenschutzbeauftragte gelten als beruflich strahlenexponiert

(Arbeitskräfte der Kategorie B).

Termin: vor Inbetriebnahme des Gefahrgutlagers und Betriebsvorschrift

47. Am Zugang zum Lagerraum und zum Bereich oberhalb des Lagerraums ist der Name des Strahlenschutzbeauftragten und der weiteren mit der Wahrnehmung des Strahlenschutzes betrauten Personen (inkl. deren Erreichbarkeit) anzubringen.

Termin: vor Inbetriebnahme des Gefahrgutlagers

48. Personen, die regelmäßig mit dem Handling der radioaktiven Versandstücke beschäftigt sind, gelten als beruflich strahlenexponiert (Arbeitskräfte der Kategorie B).

Betriebsvorschrift

49. Außer den radioaktiven Versandstücken dürfen keine weiteren Materialien im Lagerraum gelagert werden.

Betriebsvorschrift

50. Die Zugangstüre zum Lagerraum ist stets versperrt zu halten. Die Schlüssel sind vom Strahlenschutzbeauftragten oder einer von diesem befugten Person aufzubewahren.

Betriebsvorschrift

51. Alle Sicherheitseinrichtungen sind vierteljährlich vom Strahlenschutzbeauftragten nachweislich zu kontrollieren.

Betriebsvorschrift

52. Einmal wöchentlich ist eine Kontaminationsprüfung mittels Wischtest am Griff der Zugangstüre sowie am Boden der Lagerzone durchzuführen.

Betriebsvorschrift

53. Alle mit dem Handling der Versandstücke beschäftigten Personen sind einmal jährlich nachweislich durch den Strahlenschutzbeauftragten zu unterweisen.

Betriebsvorschrift

54. Bei Verdacht der Beschädigung eines Versandstückes ist unverzüglich der Strahlenschutzbeauftragte zu benachrichtigen. Dieser hat die notwendigen Maßnahmen (z.B. Kontaminationsprüfung) zu veranlassen.

Betriebsvorschrift

55. Strahlenschutzrelevante Zwischenfälle, insbesondere solche, bei denen es zu einer erhöhten Strahlenexposition von Personen gekommen sein könnte, sind unverzüglich der Bezirkshauptmannschaft Wien Umgebung, der Luftfahrtbehörde und dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat zu melden.

Betriebsvorschrift

56. Es ist der Luftfahrtbehörde im Wege des elektrotechnischen ASV eine Bestätigung vorzulegen, aus der hervorgehen muss, dass gemäß den Bestimmungen der ExSV 1996 für Geräte und Schutzsysteme des betreffenden Anlagenteiles nur solche verwendet wurden, welche der Gerätegruppe II entsprechen, und deren Auswahl nach dem Ex-Zonenplan für die jeweils zutreffende Kategorie (mindestens jedoch Kategorie 2G) vorgenommen wurde.

Termin: vor Inbetriebnahme des Gefahrgutlagers

57. Es ist das Explosionsschutzdokument für die betroffenen Bereiche (§ 5 der VEXAT BGBl. Teil II, Nr. 309/2004) zur Einsichtnahme für die zuständigen Behörden bereitzuhalten.

Betriebsvorschrift

58. Über die durchgeführten Prüfungen gemäß § 7 der VEXAT sind die entsprechenden Bestätigungen der Luftfahrtbehörde im Wege des elektrotechnischen ASV vorzulegen.

Termin: vor Inbetriebnahme des Gefahrgutlagers

59. Zum Schutze der ArbeitnehmerInnen ist im Lager für radioaktive Stoffe eine optische und akustische Signalisierung, wie beim derzeitigen Lager für radioaktive Stoffe bestehend, zur Feuerwehr-Nachrichtenzentrale einzurichten.

Termin: vor Inbetriebnahme des Gefahrgutlagers

60. Über die gegenüber den gelagerten Medien beständige Ausführung des Fußbodens im Lagerraum für brennbare Flüssigkeiten und der Wannen im Vorratsraum ist von der ausführenden Fachfirma ein Nachweis auszustellen und im Betrieb zur Einsichtnahme aufzulegen.

Termin: vor Inbetriebnahme des Gefahrgutlagers und Betriebsvorschrift

61. Der Lagerbereich für die Druckgaspackungen im Vorratsraum ist dauerhaft als solcher zu kennzeichnen.

Termin: vor Inbetriebnahme des Gefahrgutlagers

62. Die Zugänge des Lagerraumes für brennbare Flüssigkeiten sind mit den gesetzlich vorgeschriebenen Aufschriften (§ 83 Absatz 2 der Verordnung über brennbare Flüssigkeiten) auszustatten wie folgt:

"Angaben über die höchstzulässige Lagermenge und die Gefahrenklassen sowie der Hinweis Feuergefährlich! Rauchen, Hantieren mit offenem Feuer und Licht, sowie das Einbringen und das Verwenden sonstiger Zündquellen verboten!".

Termin: vor Inbetriebnahme des Gefahrgutlagers und Betriebsvorschrift

63. Der Wandbelag im Lagerraum für infektiöse Stoffe ist mit leicht desinfizierbarem Material zu versehen. Außerdem ist der Übergang zwischen Wand und Fußboden abgeflacht auszuführen.

Termin: vor Inbetriebnahme des Gefahrgutlagers

64. Die Regale zur Lagerung von infektiösem Material müssen aus leicht desinfizierbarem Metall (nicht verzinkt) beschaffen sein. Die Lagerung muß so erfolgen, dass die Gefahr des Herabstürzens der Behältnisse vermieden wird. Auch eine nur vorübergehende Lagerung von Transportgut auf dem Fußboden ist nicht zulässig.

Termin: vor Inbetriebnahme des Gefahrgutlagers und Betriebsvorschrift

65. In den Räumen zur Lagerung infektiösem Materials sind Raumthermometer anzubringen.

Termin: vor Inbetriebnahme des Gefahrgutlagers

66. Die Zugangsberechtigung für die Räume zur Lagerung infektiösem Materials ist auf max. 10 Personen beschränkt. Diese haben auch Reinigungsarbeiten zu besorgen. Fremdpersonal ist nicht gestattet.

Termin: vor Inbetriebnahme des Gefahrgutlagers und Betriebsvorschrift

67. In den Räumen zur Lagerung infektiösen Materials ist die Zuluft für den Notfall innen abschaltbar einzurichten, damit ein Unterdruck entstehen kann und die Abluft dann nur über die Abluftanlage entweicht. Die Abluft-Ausblasstelle ist von der Frischluftansaugung der Veterinär-Lüftungszentrale mindestens 10m entfernt auszubilden.

Termin: vor Inbetriebnahme des Gefahrgutlagers und Betriebsvorschrift

68. In den Räumen zur Lagerung infektiösen Materials sind ein Händedesinfektionsmittel, Einmalhandschuhe und zwei FFP-3 Atemschutzmasken bereitzuhalten. Auf die Ablaufdaten ist zu achten.

Termin: vor Inbetriebnahme des Gefahrgutlagers und Betriebsvorschrift

69. Wird Transportgut beschädigt und besteht der Verdacht, dass infektiöses Material frei gesetzt wurde, ist sofort die Betriebsfeuerwehr zu rufen, die einen Arzt der Flughafenambulanz zur Festlegung der weiteren Vorgangsweise beiziehen muß. Das Verlassen des kontaminierten Bereiches ist auch nach Abschalten der Zuluftventilation nur bei akuter Gefahr des Lebens und der Gesundheit der im Raum befindlichen Personen zulässig, bis weitere Anordnungen von den Einsatzorganisationen erfolgen.

Betriebsvorschrift

70. Die Räume zur Lagerung infektiösem Materials sind als solche außen zu kennzeichnen.

Termin: vor Inbetriebnahme des Gefahrgutlagers und Betriebsvorschrift

71. Eine hygienisch ausreichend ausgebildete Sanitätsperson (zB die Flughafenambulanz) sollte den Lagerraum für infektiöse Stoffe in regelmäßigen Abständen (mindestens 1x monatlich) auf ordnungsgemäßen Zustand überprüfen. Über diese Überprüfungen sind Aufzeichnungen zu führen und für die Behörden zur Einsichtnahme bereit zu halten.

Betriebsvorschrift

72. Die in den Auflagepunkten 33, 38, 43, 44, 47, 48, 49, 68, 69 und 71 des Errichtungsbewilligungsbescheides enthaltenen Betriebsvorschriften sind einzuhalten.

GZ.BMVIT-60.689/0004-II/PMV/2005 – ACC / 5 Aufzugsanlagen

73. Die in den Auflagepunkten 10 und 12 des Errichtungsbewilligungsbescheides enthaltenen Betriebsvorschriften sind einzuhalten.

Seite 27 zu GZ. BMVIT 60.689/0012-II/PMV/2006

Handling Center West (HCW); geringfügige Änderung des Sicherheitszuganges

74. Für die beiden Drehkreuze neben dem Sicherheitskontrollgebäude sind Abnahmebefunde im Wege des fördertechnischen ASV der Luftfahrtbehörde vorzulegen, aus denen der Standort und die Fabrikatsnummern hervorgehen.

Termin: unverzüglich

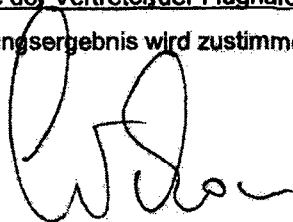





Der Vertreter des Zollamtes Flughafen Wien hat sich am 11.01.2006 vor Schluss der Verhandlung ohne Erhebung von Einwendungen und ohne Unterschriftsleistung entfernt.

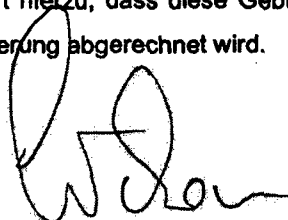
Stellungnahme der Vertreter der Flughafen Wien Aktiengesellschaft:

Das Verhandlungsergebnis wird zustimmend zur Kenntnis genommen.



Der Bundesminister für Landesverteidigung hat bis dato keine Stellungnahme abgegeben.

Von den fünf Amtssachverständigen des Amtes der NÖ Landesregierung (ASV für Strahlenschutz 12/2 Stunden, ASV für Chemie, Verfahrens- und Maschinenteknik 12/2 Stunden, ASV für explosive Stoffe und Munition 10/2 Stunden, ASV für Bautechnik 36/2 Stunden, ASV für Elektro- / Fördertechnik 36/2 Stunden) werden an Gebühren insgesamt € 5.038,18 geltend gemacht. Der Vertreter der Flughafen Wien AG erklärt hierzu, dass diese Gebühr seitens der Flughafen Wien AG direkt mit dem Amt der NÖ-Landesregierung abgerechnet wird.



Vom Vertreter des Verkehrs-Arbeitsinspektorates werden gemäß § 15 des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes, BGBl.-Nr. 650/1994 i.d.G.F., Gebühren von € 340,20 (36/2 Stunden) geltend gemacht.

Auf die Verlesung der laut diktierten Verhandlungsschrift wird von den Verhandlungsteilnehmern verzichtet.

Da kein weiteres Vorbringen erfolgt, verkündet der Verhandlungsleiter am 11.01.2006 den nachfolgenden

BESCHIED

SPRUCH

I.

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Zivilluftfahrtbehörde erteilt hiermit gemäß § 78 Abs. 1 und 2 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957 i.d.g.F., in Verbindung mit § 6 Strahlenschutzgesetz, BGBl. Nr. 227/1969 i.d.g.F., nach Anhörung des Bundesministers für Landesverteidigung der Flughafen Wien Aktiengesellschaft gemäß den Anträgen vom 12.12.2005 - hinsichtlich des ACC und des Sicherheitszuganges HCW modifiziert am 09.01.2006 - die Benützungsbewilligungen bzw. Teil-Benützungsbewilligungen für die gemäß den Bescheiden des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Zivilluftfahrtbehörde vom 18.08.2004, GZ. BMVIT-60.689/0002-II/PMV/2004, vom 14.12.2004, GZ. BMVIT-60.689/0005-II/PMV/2004, und vom 01.04.2005, GZ. BMVIT-60.689/0004-II/PMV/2005, auf dem Flughafen Wien errichteten Baulichkeiten, Anlagen und Einrichtungen, nämlich für

das Air Cargo Center (ACC);
Teil-Benützungsbewilligung

5 Aufzugsanlagen im ACC;
Benützungsbewilligung

Fördertechnische Einrichtungen für Flugfrachtpaletten im ACC
Benützungsbewilligung

das Gefahrgutlager für explosive, radioaktive, infektiöse und sonstige Stoffe im ACC;
Benützungsbewilligung

sowie für

das Handling Center West (HCW); geringfügige Änderung des Sicherheitszuganges;
Teil-Benützungsbewilligung (Ergänzung der Benützungsbewilligung HCW),

und zwar unter folgenden Bedingungen und Auflagen:

GZ, BMVIT- 60.689/0002-II/PMV/2004 – ACC / Baulichkeiten

1. In der Veterinärkontrollstelle ist der Hygieneanstrich mängelfrei herzustellen. Weiters sind die Mauerdurchbrüche hygienisch einwandfrei abzudecken
Termin: vor Inbetriebnahme der Veterinärkontrollstelle
2. In der Veterinärkontrollstelle sind fehlende Spritzschutzdeckel bei den Steckdosen anzubringen
Termin: vor Inbetriebnahme der Veterinärkontrollstelle

Seite 29 zu GZ. BMVIT 60.689/0012-II/PMV/2006

3. Prüf-Atteste für die Bodenbeläge
 - Bodenbelag SOM-Plan 150
 - Bodenbelag Sikaflor 261 Thixo
 - Bodenbelag Sikaflor 381 neusind vorzulegen
Termin: 31.03.2006
4. Die Brandschutzklappen bei den beiden Archivräumen im Kellergeschoß (Raum Nr. A99063 und A99064) sind nachzurüsten. Einbaunachweise und Atteste sind der Luftfahrtbehörde im Wege des brandschutztechnischen Sachverständigen vorzulegen.
Termin: 31.03.2006
5. Der Prüfbericht der Brandmeldeanlage der abnehmenden Stelle ist der Luftfahrtbehörde im Wege des brandschutztechnischen Sachverständigen vorzulegen.
Termin: 30.04.2006
6. Im Zuge der Erstellung des Prüfberichtes für die Brandmeldeanlage sind die Brandfallsteuerungen in diesen einzuarbeiten und der Luftfahrtbehörde im Wege des brandschutztechnischen Sachverständigen vorzulegen.
Termin: 30.04.2006
7. Der Prüfbericht der Rauch- und Wärmeabzugsanlagen der abnehmenden Stelle ist der Luftfahrtbehörde im Wege des brandschutztechnischen Sachverständigen vorzulegen.
Termin: 30.04.2006
8. Das gegenständliche Vorhaben ist in das Flughafensicherheitsprogramm einzubeziehen. Bezüglich Sicherheitskonzept (Security) einschließlich Kollektorsicherheit ist eine Bestätigung der zuständigen Abteilung des Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie vorzulegen, aus der hervorgeht, dass das Sicherheitskonzept der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt entspricht. Sollten sich bedingt durch das Sicherheitskonzept Änderungen am luftfahrtbehördlich gem. § 78 LFG bewilligten Projekt ergeben, so ist um eine entsprechende Bewilligung beim BMVIT/PMV anzusuchen.
Termin: vor Inbetriebnahme
9. Sämtliche statischen Berechnungen sind zur Einsichtnahme bereit zu halten.
Betriebsvorschrift
10. Beim Kollektordurchbruch sind im Bereich der Achse 18 die erforderlichen statischen Stützmaßnahmen zu veranlassen. Die entsprechende Berechnung ist von einem Zivilingenieur einschlägiger Fachrichtung zu erstellen und deren Umsetzung ist mit einem Abnahmebefund zu bestätigen.
Termin: unverzüglich.
11. In den Lagerhallen sind die Fluchwege entsprechend der Kennzeichnungsverordnung deutlich sichtbar und dauerhaft zu kennzeichnen und entsprechend der tatsächlichen Belegung mit

Lagergut anzupassen.

Termin: vor Inbetriebnahme und Betriebsvorschrift

12. In den Umkleidebereichen sind Sitzgelegenheiten in ausreichender Zahl vorzusehen.

Termin: vor Inbetriebnahme

13. In den Lagerhallen sind die Hinweise auf das Verbot des Rauchens sowie auf das Verbot des Hantierens mit offenem Licht und Feuer zu ergänzen.

Termin: vor Inbetriebnahme

14. Bei sämtlichen WC-Zellen, wo von angrenzenden Räumen Einsichtmöglichkeiten bestehen, sind Sichtschutzfolien anzubringen.

Termin: vor Inbetriebnahme

15. Im Lagerraum A99064 ist eine Fluchtwegleuchte anzubringen.

Termin: vor Inbetriebnahme

16. Im Vorraum der Stiege 10 im Erdgeschoß ist eine Fluchtwegleuchte anzubringen.

Termin: vor Inbetriebnahme

17. Sämtliche offenen Gruben in den Lagerhallen sind trittsicher abzudecken und abzuschränken. Der Zugang zu Lösch- und Alarmierungseinrichtungen ist hierbei frei zu halten.

Termin: vor Inbetriebnahme und Betriebsvorschrift

18. Im Büro des Veterinärmediziners ist ein Handfeuerlöscher anzubringen (K5)

Termin: vor Inbetriebnahme

19. Bei den Zugängen zur Förderanlage (Dokumentenlift) sind Absturzsicherungen anzubringen. Ebenso sind die fehlenden Absturzsicherungen in den Versorgungsschächten zu ergänzen.

Termin: vor Inbetriebnahme

20. Im Großraumbüro A03059 dürfen nicht mehr als 20 ArbeitnehmerInnen beschäftigt werden, oder es ist ein zweiter Ausgang gemäß §17 Abs. 2 Ziff. 2 der Arbeitsstättenverordnung vorzusehen.

Betriebsvorschrift

21. In der Lüftungszentrale über den Veterinärräumen sind sämtliche Einbauten, die in die Verkehrswege ragen, mit einem Anstoßschutz zu versehen.

Termin: vor Inbetriebnahme

22. In der Lüftungszentrale über den Veterinärräumen sind Kabeltassen, die für Wartungsarbeiten betreten werden müssen, trittsicher abzudecken

Termin: vor Inbetriebnahme

23. Im Sanitätsraum A02.044, in den Technikräumen sowie im Besprechungszimmer A00.523 sind Fluchtwegorientierungsleuchten vorzusehen.

Termin: vor Inbetriebnahme

24. Die im Bereich der Achse 16.1 vorgesehene Ladestation ist im Umkreis von 5m von Lagerungen jeglicher Art freizuhalten. Entsprechende Bodenmarkierungen sind anzubringen.

Termin: vor Inbetriebnahme und Betriebsvorschrift

Seite 31 zu GZ. BMVIT 60.689/0012-II/PMV/2006

25. Die Sicherheitsbeleuchtungsanlagen sind in elektrotechnischer Hinsicht entsprechend der Bestimmungen der ÖVE EN2 auszuführen. Hierüber ist eine Aussage im Sicherheitsprotokoll zu treffen.
Termin: vor Inbetriebnahme
26. Durch die Sicherheitsbeleuchtungsanlage in Dauerlicht müssen sämtlichen Stufen, Rampen und Ausgänge erkennbar ausgeleuchtet sein. Hierüber ist eine Aussage im Sicherheitsprotokoll zu treffen.
Termin: vor Inbetriebnahme
27. Über die Ausführung der elektrischen Anlage ist ein bundeseinheitliches Sicherheitsprotokoll, in dem die der Überprüfung zugrundeliegenden Bestimmungen einzeln anzuführen und in dem eine Aussage über die Art und den Zustand der elektrischen Schutzmaßnahme zu treffen sind, der Luftfahrtbehörde im Wege des elektrotechnischen ASV vorzulegen.
Termin: vor Inbetriebnahme
28. Sämtliche nicht spannungsführenden Metallteile sind in einen Potentialausgleich einzubeziehen. Hierüber ist eine Aussage im Sicherheitsprotokoll zu treffen.
Termin: vor Inbetriebnahme
29. Folgende HKLS-Bestandspläne sind richtig zu stellen und im Wege des maschinenbautechnischen ASV der Luftfahrtbehörde vorzulegen
- | | |
|---|--|
| - ACC Funktionsschema Lüftung A04/A04A | ACC-300.60.02-WM-FS-L-04-B1 28.10.05 |
| - ACC Funktionsschema Lüftung A01 | ACC-300.60.02-WM-FS-L-01-B1 28.10.05 |
| - ACC Grundriss 1.UG Teil 3 (HKLS Gesamt) | ACC-300.60.02-WM-UG-03-01-B1 02.11.05 |
| - ACC Grundriss 3.OG, Teil 4, HKLS Gesamt | ACC-300.60.02-WM-3OG-04-01-B1 02.11.05 |
- Termin 31.03.2006**
30. Die in den Auflagepunkten 5, 17, 18, 19, 63, 64, 65, 72, 78, 88, 98, 103 und 107 des Errichtungsbewilligungsbescheides enthaltenen Betriebsvorschriften sind einzuhalten.

GZ. BMVIT-60.689/0005-II/PMV/2004**Fördertechnische Einrichtungen für Flugfrachtpaletten**

31. Bei den Förderanlagen sind die freiliegenden Kettentriebe abzudecken.
Termin: vor Inbetriebnahme der Wartungsgrube
32. In den Schachtgruben der Förderanlagen sind Sicherheitsbeleuchtungskörper anzubringen.
Termin: vor Inbetriebnahme der Wartungsgrube
33. Die offenen Abstiege in die Gruben bei Wartungs- und Reparaturarbeiten sind gegen Absturz zu sichern. Entsprechende Vorrichtungen sind vor Ort bereit zu halten.
Betriebsvorschrift
34. Die mit der Bedienung und Wartung der Palletieranlagen und Hebebühnen betrauten ArbeitnehmerInnen sind nachweislich zu unterweisen.
Betriebsvorschrift

35. Über die Ausführung der elektrischen Anlagen der Palletierungsanlagen ist ein Sicherheitsprotokoll der Luftfahrtbehörde im Wege des elektrotechnischen ASV vorzulegen. In diesem sind Aussagen über die bei der Überprüfung bzw. Errichtung eingehaltenen Bestimmungen (einzeln anzuführen) zu treffen und sind weiters Aussagen über die Art und den Zustand der elektrischen Schutzmaßnahmen zu treffen.

Termin: vor Inbetriebnahme

36. Für die Anpassrampen wurden Prüfbücher vorgelegt, aus denen ersichtlich ist, dass die Prüflast-Überprüfung ausschließlich im Werk durchgeführt wurde. Eine Last-Überprüfung im Einbauzustand vor Ort ist vorzunehmen. Hierüber sind der Luftfahrtbehörde im Wege des fördertechnischen ASV ergänzende Atteste vorzulegen.

Termin: vor Inbetriebnahme der Anpassrampen

Gefahrgutlager für explosive, radioaktive, infektiöse und sonstige Stoffe

37. Versandstücke T.I. > 0,5 dürfen nur in der inneren Lagerzone gelagert werden.

Betriebsvorschrift

38. Die Ausbildungsnachweise des Strahlenschutzbeauftragten für den Frachtbereich sind der Luftfahrtbehörde vorzulegen.

Termin: vor Inbetriebnahme des Gefahrgutlagers

39. Die Verfügbarkeit des mobilen Ortsdosisleistungsmessgerätes der Feuerwehr ist schriftlich zu regeln. Eine Kopie der Vereinbarung ist der Luftfahrtbehörde vorzulegen.

Termin: vor Inbetriebnahme des Gefahrgutlagers

40. Es ist der Luftfahrtbehörde durch eine Bestätigung der Lieferfirma der Brandschutztüre nachzuweisen, dass durch die zusätzlich aufgebrachte Verbleiung die Brandschutzeigenschaften nicht verändert wurden.

Termin: vor Inbetriebnahme des Gefahrgutlagers

41. Im Lagerraum ist ein Kontaminationsmessgerät bereit zu stellen.

Termin: vor Inbetriebnahme des Gefahrgutlagers und Betriebsvorschrift

42. Die endgültige Sicherheits- und Störfallanalyse sowie die Notfallplanung sind der Luftfahrtbehörde vorzulegen.

Termin: vor Inbetriebnahme des Gefahrgutlagers

43. Schriftliche Arbeitsanweisungen (Betriebsanweisungen) sind der Luftfahrtbehörde vorzulegen.

Termin: vor Inbetriebnahme des Gefahrgutlagers

44. Die radioaktiven Versandstücke dürfen nur bis zu einer Höhe von 1,5 m gestapelt werden. Dies ist deutlich sichtbar und dauerhaft anzuschreiben

Termin: vor Inbetriebnahme des Gefahrgutlagers und Betriebsvorschrift

45. Die noch fehlenden Aufschriften (Auflagenpunkte 63-65 des Errichtungsbewilligungsbescheides) sind noch anzubringen.

Termin: vor Inbetriebnahme des Gefahrgutlagers

Seite 33 zu GZ. BMVIT 60.689/0012-II/PMV/2006

46. Es sind so viele weitere mit der Wahrnehmung des Strahlenschutzes betraute Personen zu bestellen, dass eine ständige Anwesenheit einer dieser Personen oder des Strahlenschutzbeauftragten während des Umgangs mit den Versandstücken gewährleistet ist. Diese Personen und der Strahlenschutzbeauftragte gelten als beruflich strahlenexponiert (Arbeitskräfte der Kategorie B).

Termin: vor Inbetriebnahme des Gefahrgutlagers und Betriebsvorschrift

47. Am Zugang zum Lagerraum und zum Bereich oberhalb des Lagerraums ist der Name des Strahlenschutzbeauftragten und der weiteren mit der Wahrnehmung des Strahlenschutzes betrauten Personen (inkl. deren Erreichbarkeit) anzubringen.

Termin: vor Inbetriebnahme des Gefahrgutlagers

48. Personen, die regelmäßig mit dem Handling der radioaktiven Versandstücke beschäftigt sind, gelten als beruflich strahlenexponiert (Arbeitskräfte der Kategorie B).

Betriebsvorschrift

49. Außer den radioaktiven Versandstücken dürfen keine weiteren Materialien im Lagerraum gelagert werden.

Betriebsvorschrift

50. Die Zugangstüre zum Lagerraum ist stets versperrt zu halten. Die Schlüssel sind vom Strahlenschutzbeauftragten oder einer von diesem befugten Person aufzubewahren.

Betriebsvorschrift

51. Alle Sicherheitseinrichtungen sind vierteljährlich vom Strahlenschutzbeauftragten nachweislich zu kontrollieren.

Betriebsvorschrift

52. Einmal wöchentlich ist eine Kontaminationsprüfung mittels Wischtest am Griff der Zugangstüre sowie am Boden der Lagerzone durchzuführen.

Betriebsvorschrift

53. Alle mit dem Handling der Versandstücke beschäftigten Personen sind einmal jährlich nachweislich durch den Strahlenschutzbeauftragten zu unterweisen.

Betriebsvorschrift

54. Bei Verdacht der Beschädigung eines Versandstückes ist unverzüglich der Strahlenschutzbeauftragte zu benachrichtigen. Dieser hat die notwendigen Maßnahmen (z.B. Kontaminationsprüfung) zu veranlassen.

Betriebsvorschrift

55. Strahlenschutzrelevante Zwischenfälle, insbesondere solche, bei denen es zu einer erhöhten Strahlenexposition von Personen gekommen sein könnte, sind unverzüglich der Bezirkshauptmannschaft Wien Umgebung, der Luftfahrtbehörde und dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat zu melden.

Betriebsvorschrift

56. Es ist der Luftfahrtbehörde im Wege des elektrotechnischen ASV eine Bestätigung vorzulegen, aus der hervorgehen muss, dass gemäß den Bestimmungen der ExSV 1996 für

Geräte und Schutzsysteme des betreffenden Anlagenteiles nur solche verwendet wurden, welche der Gerätegruppe II entsprechen, und deren Auswahl nach dem Ex-Zonenplan für die jeweils zutreffende Kategorie (mindestens jedoch Kategorie 2G) vorgenommen wurde.

Termin: vor Inbetriebnahme des Gefahrgutlagers

57. Es ist das Explosionsschutzdokument für die betroffenen Bereiche (§ 5 der VEXAT BGBl. Teil II, Nr. 309/2004) zur Einsichtnahme für die zuständigen Behörden bereitzuhalten.

Betriebsvorschrift

58. Über die durchgeführten Prüfungen gemäß § 7 der VEXAT sind die entsprechenden Bestätigungen der Luftfahrtbehörde im Wege des elektrotechnischen ASV vorzulegen.

Termin: vor Inbetriebnahme des Gefahrgutlagers

59. Zum Schutze der ArbeitnehmerInnen ist im Lager für radioaktive Stoffe eine optische und akustische Signalisierung, wie beim derzeitigen Lager für radioaktive Stoffe bestehend, zur Feuerwehr-Nachrichtenzentrale einzurichten.

Termin: vor Inbetriebnahme des Gefahrgutlagers

60. Über die gegenüber den gelagerten Medien beständige Ausführung des Fußbodens im Lagerraum für brennbare Flüssigkeiten und der Wannen im Vorratsraum ist von der ausführenden Fachfirma ein Nachweis auszustellen und im Betrieb zur Einsichtnahme aufzulegen.

Termin: vor Inbetriebnahme des Gefahrgutlagers und Betriebsvorschrift

61. Der Lagerbereich für die Druckgaspackungen im Vorratsraum ist dauerhaft als solcher zu kennzeichnen.

Termin: vor Inbetriebnahme des Gefahrgutlagers

62. Die Zugänge des Lagerraumes für brennbare Flüssigkeiten sind mit den gesetzlich vorgeschriebenen Aufschriften (§ 83 Absatz 2 der Verordnung über brennbare Flüssigkeiten) auszustatten wie folgt:

"Angaben über die höchstzulässige Lagermenge und die Gefahrenklassen sowie der Hinweis Feuergefährlich! Rauchen, Hantieren mit offenem Feuer und Licht, sowie das Einbringen und das Verwenden sonstiger Zündquellen verboten!".

Termin: vor Inbetriebnahme des Gefahrgutlagers und Betriebsvorschrift

63. Der Wandbelag im Lagerraum für infektiöse Stoffe ist mit leicht-desinfizierbarem Material zu versehen. Außerdem ist der Übergang zwischen Wand und Fußboden abgeflacht auszuführen.

Termin: vor Inbetriebnahme des Gefahrgutlagers

64. Die Regale zur Lagerung von infektiösem Material müssen aus leicht-desinfizierbarem Metall (nicht verzinkt) beschaffen sein. Die Lagerung muß so erfolgen, dass die Gefahr des Herabstürzens der Behältnisse vermieden wird. Auch eine nur vorübergehende Lagerung von Transportgut auf dem Fußboden ist nicht zulässig.

Termin: vor Inbetriebnahme des Gefahrgutlagers und Betriebsvorschrift

Seite 35 zu GZ. BMVIT 60.689/0012-II/PMV/2006

65. In den Räumen zur Lagerung infektiösen Materials sind Raumthermometer anzubringen.
Termin: vor Inbetriebnahme des Gefahrgutlagers
66. Die Zugangsberechtigung für die Räume zur Lagerung infektiösem Materials ist auf max. 10 Personen beschränkt. Diese haben auch Reinigungsarbeiten zu besorgen. Fremdpersonal ist nicht gestattet.
Termin: vor Inbetriebnahme des Gefahrgutlagers und Betriebsvorschrift
67. In den Räumen zur Lagerung infektiösen Materials ist die Zuluft für den Notfall innen abschaltbar einzurichten, damit ein Unterdruck entstehen kann und die Abluft dann nur über die Abluftanlage entweicht. Die Abluft-Ausblassestelle ist von der Frischluftansaugung der Veterinär-Lüftungszentrale mindestens 10m entfernt auszubilden.
Termin: vor Inbetriebnahme des Gefahrgutlagers und Betriebsvorschrift
68. In den Räumen zur Lagerung infektiösem Materials sind ein Händedesinfektionsmittel, Einmalhandschuhe und zwei FFP-3 Atemschutzmasken bereitzuhalten. Auf die Ablaufdaten ist zu achten.
Termin: vor Inbetriebnahme des Gefahrgutlagers und Betriebsvorschrift
69. Wird Transportgut beschädigt und besteht der Verdacht, dass infektiöses Material frei gesetzt wurde, ist sofort die Betriebsfeuerwehr zu rufen, die einen Arzt der Flughafenambulanz zur Festlegung der weiteren Vorgangsweise beiziehen muß. Das Verlassen des kontaminierten Bereiches ist auch nach Abschalten der Zuluftventilation nur bei akuter Gefahr des Lebens und der Gesundheit der im Raum befindlichen Personen zulässig, bis weitere Anordnungen von den Einsatzorganisationen erfolgen.
Betriebsvorschrift
70. Die Räume zur Lagerung infektiösem Materials sind als solche außen zu kennzeichnen.
Termin: vor Inbetriebnahme des Gefahrgutlagers und Betriebsvorschrift
71. Eine hygienisch ausreichend ausgebildete Sanitätsperson (zB die Flughafenambulanz) sollte den Lagerraum für infektiöse Stoffe in regelmäßigen Abständen (mindestens 1x monatlich) auf ordnungsgemäßen Zustand überprüfen. Über diese Überprüfungen sind Aufzeichnungen zu führen und für die Behörden zur Einsichtnahme bereit zu halten.
Betriebsvorschrift
72. Die in den Auflagepunkten 33, 38, 43, 44, 47, 48, 49, 68, 69 und 71 des Errichtungsbewilligungsbescheides enthaltenen Betriebsvorschriften sind einzuhalten.

GZ.BMVIT-60.689/0004-II/PMV/2005 – ACC / 5 Aufzugsanlagen

73. Die in den Auflagepunkten 10 und 12 des Errichtungsbewilligungsbescheides enthaltenen Betriebsvorschriften sind einzuhalten.

Handling Center West (HCW); geringfügige Änderung des Sicherheitszuganges

74. Für die beiden Drehkreuze neben dem Sicherheitskontrollgebäude sind Abnahmebefunde im Wege des fördertechnischen ASV der Luftfahrtbehörde vorzulegen, aus denen der Standort und die Fabrikatsnummern hervorgehen.

Termin: unverzüglich

Die Verhandlungsschrift des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, Projektmanagement Verfahrensführung Flughäfen, vom 09.01. und 11.01.2006, GZ BMVIT-60.689/0012-II/PMV/2005, bildet einen integrierten Bestandteil dieses Bescheides.

II.

Für die Erteilung dieses Bescheides sind von der Flughafen Wien AG

- | | | |
|---|---|----------|
| a) gemäß TP 393 lit. b Ziff. 3 der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung, BGBl.Nr. 24/1983 i.d.g.F., Verwaltungsabgaben (2 Teil-Benützungsbewilligungen, 3 Benützungsbewilligungen) von | € | 545,00 |
| b) gemäß § 1 der Bundes-Kommissionsgebührenverordnung, BGBl.Nr. 246/1976 i.d.g.F., Kommissionsgebühren für 3 Amtsorte und insgesamt 36 halbe Stunden von | € | 1.020,60 |
| c) gemäß Gebührengesetz 1957 i.d.g.F. (5 Anträge, Verhandlungsschrift) Gebühren von | € | 195,00 |
| d) gemäß § 15 des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes, BGBl. Nr. 650/1994 i.d.g.F., eine Gebühr von | € | 340,20 |

somit insgesamt € 2.100,80 zu entrichten.

Die Verwaltungsabgaben, die Kommissionsgebühren, die Gebühren des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und die Gebühren gemäß Gebührengesetz 1957 sind binnen 2 Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides mittels der beigeschlossenen Zahlscheine an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zu überweisen.

BEGRÜNDUNG

Die gegenständlichen Benützungsbewilligungen bzw. Teil-Benützungsbewilligungen waren auf Grund des im Wesentlichen anstandslosen Ergebnisses der Kollaudierungsverhandlung vom 09.01. und 11.01.2006 zu erteilen.

Seite 37 zu GZ. BMVIT 60.689/0012-II/PMV/2006

Die Bedingungen und Auflagen, die den Erfordernissen der Sicherheit der Luftfahrt Rechnung tragen, stützen sich auf die Gutachten der Amtssachverständigen der Obersten Zivilluftfahrtbehörde und des Amtes der NÖ Landesregierung (ASV für Bautechnik, für Elektro- / Maschinenbau- /Fördertechnik, für Strahlenschutz, für Chemie, Verfahrens- und Maschinenteknik sowie für explosive Stoffe), der Amtssachverständigen für infektiöse Stoffe und für das Veterinärwesen, sowie auf die Ausführungen der NÖ Landesstelle für Brandverhütung und des Verkehrs-Arbeitsinspektorates. Auf die diesen Gutachten zugrundeliegenden detaillierten Befundausführungen wird – um Wiederholungen zu vermeiden – ausdrücklich hingewiesen.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf die bezogenen Rechtsvorschriften.

RECHTSMITTELBELEHRUNG

Gegen diesen Bescheid ist kein ordentliches Rechtsmittel zulässig.

HINWEIS

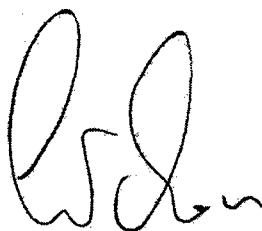
Gegen diesen Bescheid kann innerhalb von sechs Wochen nach Zustellung Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof und ebenso an den Verfassungsgerichtshof erhoben werden. Sie muss von einem Rechtsanwalt unterschrieben sein. Bei Einbringung einer solchen Beschwerde, ist eine Gebühr von € 180,00 zu entrichten.

Der Inhalt und die Verkündung dieses mündlichen Bescheides werden hiermit gemäß § 62 Abs. 2 AVG beurkundet.

Verhandlungsdauer am 09.01.2006: 13 halbe Stunden

Verhandlungsdauer am 11.01.2006: 23 halbe Stunden

Für den Bundesminister:



Zur Kenntnis genommen:



REPUBLIC ÖSTERREICH
Bundesministerium für
Verkehr, Innovation und Technologie
Min. Rat Dr. Rolf A. Neidhart

**PROJEKTMANAGEMENT
VERFAHRENSFÜHRUNG FLUGHÄFEN**

GZ. BMVIT-60.689/0002-II/PMV/04

Infrastruktur
Flughafen Wien, 18.08.2004

**Betr.: Flughafen Wien;
Air Cargo-Center und
Handling-Center West;
Errichtungsbewilligung**

VERHANDLUNGSSCHRIFT

aufgenommen am 18.08.2004 auf dem Flughafen Wien vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Projektmanagement Verfahrensführung Flughäfen, gemäß §§ 40 - 44 AVG in Verbindung mit § 78 Abs. 2 Luftfahrtgesetz, BGBl. Nr. 253/1957 i.d.g.F (LFG).

Gegenstand der Verhandlung

Antrag der Flughafen Wien Aktiengesellschaft vom 09.07.2004 auf Erteilung der Bewilligung gemäß § 78 LFG für die Errichtung eines Air Cargo-Centers und eines Handling-Centers West auf dem Flughafen Wien.

Anwesende

Verhandlungsleiter:

Min.Rat Dr. Rolf A. NEIDHART

Mitwirkende amtliche Organe:

OR Dipl.-Ing. Christian MAREK
als Amtssachverständiger für das Luftfahrt-
Bauwesen und Luftfahrt-Technik

Mag. Martin STROBEL
BMVIT, Projektmanagement
Verfahrensführung Flughäfen

Sonstige Behördenvertreter:

Amt der NÖ Landesregierung:

OBR Dipl.-Ing. Josef MILLNER
als bautechnischer Amtssachverständiger

w. Hofrat Dipl.-Ing. Ernst BISTRICKY
als elektrotechnischer und fördertechnischer
Amtssachverständiger

NÖ-Landesstelle für Brandverhütung:

TI Emerich GRONE
Ing. Franz SCHNEEFLOCK

Zollamt Flughafen Wien:

Gerhard KOLLER

Bundespolizeidirektion Schwechat: Chefinspektor Peter KRATKY

Bundesministerium für Gesundheit und Frauen
Veterinärverwaltung: Dr. Johann DAMOSER
Mag. Martina HABERER
Mag. Manfred SUMMER

Austro Control GesmbH: Ing. Franz PRATSCHNER

Stadtgemeinde Schwechat: Ing. Ludwig APPINGER

Anwesende Parteien und sonstige Beteiligte:

Flughafen Wien Aktiengesellschaft: Ing. Christian MOLLIK
BI Georg LIMBECK
Wolfgang REHWALD
Dipl.-Ing. Irene KONRAD

Projektanten:

Generalplaner Architekturbüro Treusch: Dipl.-Ing. Andreas TREUSCH
Dipl.-Ing. Christian NÜSSEL
Dipl.-Ing. Bernd SCHEFFKNECHT
Dipl.-Ing. Christoph WELLENZOHN

- Elektrotechnik: Ing. Franz HOCH

- Haustechnik: Ing. Josef FELLHOFER

- Brandschutzplanung: Ing. Thomas TRAUNER
Ing. Yvonne DELEYA-HOTKO

Projektsteuerung: Dr. Achim FRÄNKLE

Begleitende Kontrolle
Werner Consult: Dipl.-Ing. Hagen VALTINER

Örtliche Bauaufsicht
Vasko und Partner: Ing. Andreas STRODL

Schriftführerinnen: Nicole JANISCH
Karin BRANDL

Nach Eröffnung der Verhandlung um 08.30 Uhr und Feststellung der Anwesenden sowie ihrer Vertretungsbefugnis wird vom Verhandlungsleiter der Verhandlungsgegenstand dargelegt.

Die Flughafen Wien AG stellt sodann den Antrag auf Erteilung einer Ausnahmegewilligung gemäß § 95 Abs. 3 ArbeitnehmerInnenschutzgesetz betreffend die Unterschreitung der geforderten Breite des Wartungssteiges an der Südfassade von 600 mm auf 420 mm.

Von den Vertretern der Flughafen Wien AG und den Projektanten wird anhand der Einreichunterlagen das Vorhaben erläutert. Anschließend wird das Projekt diskutiert. Ein Ortsaugenschein wird von den Anwesenden für nicht erforderlich erachtet.

Die Amtssachverständigen der Obersten Zivilluftfahrtbehörde und des Amtes der NÖ Landesregierung sowie die Vertreter der NÖ-Landesstelle für Brandverhütung, der Austro Control GesmbH und des Bundesministeriums für Gesundheit und Frauen erstellen sodann gemeinsam folgenden

B E F U N D

Die Flughafen Wien Aktiengesellschaft hat mit Schreiben vom 09.07.2004 samt Einreichunterlagen die Bewilligung gemäß § 78 LFG für die Errichtung eines Air Cargo-Centers und eines Handling-Centers West auf dem Flughafen Wien beantragt.

Vorgelegt wurden folgende Unterlagen:

| Planinhalt | Datum |
|--|------------|
| BAUBESCHREIBUNG ARCHITEKTUR | 08.07.2004 |
| BRANDSCHUTZ - Brandschutzkonzept ACC-HCW - RWA-Konzept ACC-HCW in Anlehnung an die TRVB 125/97 - Simulationsberechnungen Lagerhallen ACC - Simulationsberechnungen Frachthalle verdichteter Sprinkler - Simulationsberechnungen Sonderbauteil-Büro optional | 08.07.2004 |

| ARCHITEKTUR PLÄNE 1/5 | | |
|-----------------------|------------------------------------|------------|
| Plannummer | Planinhalt | Datum |
| ACC-HCW-01-ER-LP-00 | ACC-HCW Lageplan | 08.07.2004 |
| ACC-HCW-01-ER-AA-00 | ACC-HCW Außenanlagen | 08.07.2004 |
| ACC-01-ER-1UG-00 | ACC Grundriss 1.UG / Kollektor | 08.07.2004 |
| ACC-01-ER-EG-00 | ACC Grundriss EG | 08.07.2004 |
| ACC-01-ER-EG-01 | ACC HALLEN 264, 265, 266 | 08.07.2004 |
| ACC-01-ER-EG-02 | ACC HALLEN 264, 265, 266 - ABBRUCH | 08.07.2004 |
| ACC-01-ER-ZG-00 | ACC Grundriss Zwischengeschoß | 08.07.2004 |
| ACC-01-ER-1OG-00 | ACC Grundriss 1.OG | 08.07.2004 |
| ACC-01-ER-2OG-00 | ACC Grundriss 2.OG | 08.07.2004 |
| ACC-01-ER-3OG-00 | ACC Grundriss 3.OG | 08.07.2004 |
| ACC-01-ER-DD-00 | ACC Dachdraufsicht | 08.07.2004 |
| ACC-01-ER-FS-950 | SCHEMA Teilinbetriebnahme EG | 08.07.2004 |
| ACC-01-ER-FS-951 | SCHEMA Teilinbetriebnahme UG | 08.07.2004 |

| ARCHITEKTUR PLÄNE 2/5 | | |
|--------------------------|------------------------------------|------------|
| Plannummer | Planinhalt | Datum |
| ACC-01-ER-S1-2-00 | ACC Schnitte 1,2 | 08.07.2004 |
| ACC-01-ER-S3-4-5-00 | ACC Schnitte 3,4,5 | 08.07.2004 |
| ACC-01-ER-S6-7-8-9-13-00 | ACC Schnitte 6,7,8,9,13 | 08.07.2004 |
| ACC-01-ER-S10-11-12-00 | ACC Schnitte 10,11,12 Bauteil ACC | 08.07.2004 |
| ACC-01-ER-S1-01 | ACC-Detailschnitt 1-1 | 08.07.2004 |
| ACC-01-ER-D1 | ACC Detail Stiege 12 (Baustufe 1A) | 08.07.2004 |
| ACC-01-ER-D3-00 | ACC Schnitt Geb. 263 Bestand | 08.07.2004 |
| ACC-01-ER-A1-00 | ACC Ansicht Nord | 08.07.2004 |
| ACC-01-ER-A2-00 | ACC Ansicht Süd | 08.07.2004 |
| ACC-01-ER-A3-00 | ACC Ansicht West | 08.07.2004 |
| ACC-01-ER-A4-00 | ACC Ansicht Ost | 08.07.2004 |
| ACC-01-ER-A5-00 | ACC Ansichten Nord Hallen | 08.07.2004 |
| ACC-01-ER-A6-00 | ACC Ansicht Süd Überstellstrasse | 08.07.2004 |

| ARCHITEKTUR PLÄNE 3/5 | | |
|-----------------------|------------|-------|
| Plannummer | Planinhalt | Datum |

| | | |
|----------------------|---|------------|
| HCW-01-ER-1UG-00 | HCW Grundriss Untergeschoss | 08.07.2004 |
| HCW-01-ER-EG-00 | HCW Grundriss Erdgeschoss | 08.07.2004 |
| HCW-01-ER-ZG-00 | HCW Grundriss Zwischengeschoss | 08.07.2004 |
| HCW-01-ER-1OG-00 | HCW Grundriss 1.Obergeschoss | 08.07.2004 |
| HCW-01-ER-2OG-00 | HCW Grundriss 2.Obergeschoss | 08.07.2004 |
| HCW-01-ER-TH-01-00 | Grundriss Gerätehalle Süd - Busüberdachung | 08.07.2004 |
| HCW-01-ER-DD-00 | HCW Dachdraufsicht inkl. Gerätehalle Süd + Busüberdachung | 08.07.2004 |
| HCW-01-ER-S-A-B-00 | HCW Schnitte A-A, B-B | 08.07.2004 |
| HCW-01-ER-S-C-D-00 | HCW Schnitte C-C, D-D | 08.07.2004 |
| HCW-01-ER-S-E/F-00 | HCW Schnitte E/F | 08.07.2004 |
| HCW-01-ER-S10-A-B-00 | Gerätehalle Süd Schnitte A-A / B-B | 08.07.2004 |
| HCW-01-ER-S11-A-B-00 | Busüberdachung Schnitte A-A / B-B | 08.07.2004 |
| HCW-01-ER-S-H-I-J-00 | HCW Sicherheitszugang Schnitte H-I-J | 08.07.2004 |
| HCW-01-ER-S-A-01 | HCW Detailschnitt 1 | 08.07.2004 |
| HCW-01-ER-A-00 | HCW Ansichten | 08.07.2004 |
| HCW-01-ER-A10-00 | Ansichten Gerätehalle Süd, Busüberdachung | 08.07.2004 |

ARCHITEKTUR PLÄNE 4/5

| Plannummer | Planinhalt | Datum |
|----------------------|--------------------------------------|------------|
| ACC-HCW-01-ER-KOL-00 | ACC-HCW Gesamtplan Kollektor + Kanal | 08.07.2004 |
| ACC-01-ER-SK1-00 | ACC Schnitte Kollektor Bereich 1 | 08.07.2004 |
| HCW-01-ER-SK2-00 | HCW Schnitte Kollektor Bereich 2 | 08.07.2004 |
| ACC-HCW-01-ER-SK3-00 | ACC-HCW Schnitte Kollektor Bereich 3 | 08.07.2004 |
| ACC-HCW-01-ER-SK4-00 | ACC-HCW Schnitte Kollektor Süd | 08.07.2004 |

ARCHITEKTUR PLÄNE 5/5

| Plannummer | Planinhalt | Datum |
|-----------------------|---|------------|
| ACC-01-ER-BR-1UG-00 | Brandschutzkonzept ACC Grundriss 1.UG | 08.07.2004 |
| ACC-01-ER-BR-EG-00 | Brandschutzkonzept ACC Grundriss EG | 08.07.2004 |
| ACC-01-ER-BR-ZG-00 | Brandschutzkonzept ACC Grundriss ZG | 08.07.2004 |
| ACC-01-ER-BR-1OG-00 | Brandschutzkonzept ACC Grundriss 1.OG | 08.07.2004 |
| ACC-01-ER-BR-2OG-00 | Brandschutzkonzept ACC Grundriss 2.OG | 08.07.2004 |
| ACC-01-ER-BR-3OG-00 | Brandschutzkonzept ACC Grundriss 3.OG | 08.07.2004 |
| HCW-01-ER-BR-1UG-00 | HCW Brandschutzkonzept UG | 08.07.2004 |
| HCW-01-ER-BR-EG-00 | HCW Brandschutzkonzept EG | 08.07.2004 |
| HCW-01-ER-BR-ZG-00 | HCW Brandschutzkonzept 1.ZG | 08.07.2004 |
| HCW-01-ER-BR-1OG-00 | HCW Brandschutzkonzept 1.OG | 08.07.2004 |
| HCW-01-ER-BR-2OG-00 | HCW Brandschutzkonzept 2.OG | 08.07.2004 |
| HCW-01-ER-BR-S-A-B-00 | HCW Brandschutzkonzept Schnitte A-A , B-B | 08.07.2004 |

HAUSTECHNIK 1/2

| | | |
|--|-------------------------------------|------------|
| | Technische Beschreibung Haustechnik | 08.07.2004 |
|--|-------------------------------------|------------|

| Plannummer | Planinhalt | Datum |
|----------------------|---|------------|
| ACC-04-ER-FS-S-01 | Funktionsschema Warmwasserbereitung ACC | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-FS-S-02 | Funktionsschema Warmwasserbereitung ACC | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-FS-S-03 | Funktionsschema Warmwasserbereitung 3 ACC | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-FS-S-SP | Funktionsschema Sprinkler | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-FS-H-01-V1 | Funktionsschema Heizung UFO 1 | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-FS-H-02-V1 | Funktionsschema Heizung UFO 2 | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-FS-K-01 | Funktionsschema Kälte ACC | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-FS-L-01-V1 | Lüftung Technik ACC | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-FS-L-02-V1 | Lüftung Garderoben ACC | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-FS-L-03-V1 | Lüftung Nebenräume ACC | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-FS-L-04-V1 | Lüftung Lager ACC | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-FS-L-05-V1 | Lüftung Büro + Nebenräume ACC | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-FS-L-06-V1 | Lüftung Veterinär ACC | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-FS-L-07-V1 | Abluft Nassgruppen EG ACC | 08.07.2004 |

| | | |
|----------------------|---|------------|
| ACC-04-ER-FS-L-09-V1 | Abluft Müllraum ACC | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-FS-L-10-V1 | Lüftung Büros ACC | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-FS-L-11-V1 | Lüftung Büros ACC | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-FS-L-12-V1 | Lüftung Büros ACC | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-FS-L-14-V1 | Druckbelüftung ACC | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-FS-L-15-V1 | Abluft Schleuse ACC | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-FS-L-16-V1 | Lüftung Enteisen ACC | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-FS-L-17-V1 | Brandrauchentlüftung ACC | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-FS-L-18-V1 | Batterieraumlüftung ACC | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-SS-L-01 | Strangschema Lüftung Veterinärbereich | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-DD-01 | Dachdraufsicht ACC / HCW | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-3OG-01 | Grundriss 3.Obergeschoss | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-3OG-02 | Grundriss 3.Obergeschoss | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-2OG-01 | Grundriss 2.Obergeschoss | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-2OG-02 | Grundriss 2.Obergeschoss | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-1OG-01 | Grundriss 1.Obergeschoss | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-1OG-02 | Grundriss 1.Obergeschoss | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-1ZG-01 | Grundriss Zwischengeschoss | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-1ZG-02 | Grundriss Zwischengeschoss Sprinkler | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-EG-SP | Grundriss EG Sprinkler ACC | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-EG-01 | Grundriss EG ACC | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-UG-01 | Grundriss UG, Teil 1 ACC | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-UG-02 | Grundriss UG, Teil 2 ACC | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-KOLL-01 | Grundriss Kollektor Süd | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-KOLL-02 | Grundriss Kollektor Nord | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-KOLLÜB | Anschluss Kollektor bestehende Leitungen Übersicht | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-LP-S-01 | Straße ACC/HCW Anschluss Oberflurhydranten ACC/HCW | 08.07.2004 |

| HAUSTECHNIK 2/2 | | |
|-----------------------------|--|--------------|
| Plannummer | Planinhalt | Datum |
| HCW-04-ER-FS-S-01 | Funktionsschema Warmwasserbereitung HCW | 08.07.2004 |
| HCW-04-ER-FS-H-01 | Funktionsschema Heizung HCW | 08.07.2004 |
| HCW-04-ER-FS-K-01 | Funktionsschema Kälte HCW | 08.07.2004 |
| HCW-04-ER-FS-L-01-V1 | Lüftung Keiler HCW | 08.07.2004 |
| HCW-04-ER-FS-L-02-V1 | Lüftung Büro HCW | 08.07.2004 |
| HCW-04-ER-FS-L-03-V1 | Lüftung Aufenthalt HCW | 08.07.2004 |
| HCW-04-ER-FS-L-04-V1 | Lüftung Entsorgung HCW | 08.07.2004 |
| HCW-04-ER-FS-L-05-V1 | Lüftung Akkustationen HCW | 08.07.2004 |
| HCW-04-ER-FS-L-06-V1 | Lüftung Garderoben HCW | 08.07.2004 |
| HCW-04-ER-FS-L-07-V1 | Abluft Nassgruppen HCW | 08.07.2004 |
| HCW-04-ER-FS-L-09-V1 | Abluft Montagegrube HCW | 08.07.2004 |
| HCW-04-ER-FS-L-11-V1 | Lüftung Essensausgabe HCW | 08.07.2004 |
| HCW-04-ER-FS-L-12-V1 | Brandrauchentlüftung | 08.07.2004 |
| HCW-04-ER-FS-L-13-V1 | Abluft Triebwerk UG | 08.07.2004 |
| HCW-04-ER-FS-L-14-V1 | Abluft Gerätehalle EG HCW | 08.07.2004 |
| HCW-04-ER-FS-L-15-V1 | Schweißplatz Werkstätte HCW | 08.07.2004 |
| HCW-04-ER-FS-L-16-V1 | Batterieraum UG HCW | 08.07.2004 |
| HCW-04-ER-FS-SD-01 | Akkuladestation Druckluft, Dest. Wasser, Trinkwasserchlorungsanlage | 08.07.2004 |
| HCW-04-ER-D-S-01 | Detail Entsorgung | 08.07.2004 |
| HCW-04-ER-2OG-01 | HCW Grundriss 2. Obergeschoß | 08.07.2004 |
| HCW-04-ER-1OG-01 | HCW Grundriss 1. Obergeschoß | 08.07.2004 |
| HCW-04-ER-1ZG-01-V6 | HCW Grundriss 1. Zwischengeschoß | 08.07.2004 |
| HCW-04-ER-EG-Schleuse-01-V6 | HCW Grundriss Schleuse | 08.07.2004 |
| HCW-04-ER-EG-02 | HCW Grundriss Erdgeschoss, Teil 2 | 08.07.2004 |
| HCW-04-ER-EG-01 | HCW Grundriss Erdgeschoss, Teil 1 | 08.07.2004 |

| | | |
|---------------------|---|------------|
| HCW-04-ER-1UG-01 | HCW Grundriss 1.Untergeschoss | 08.07.2004 |
| TEMP-04-ER-EG-01-V6 | HCW Grundriss Erdgeschoß, Gerätehalle Süd | 08.07.2004 |

| ELEKTROTECHNIK | | |
|-----------------------|-------------------------------------|------------|
| | Einreichbeschreibung Elektrotechnik | 18.08.2004 |

| Plannummer | Planinhalt | Datum |
|----------------------|---|--------------|
| ACC-03-ER-1UG-01-00 | ACC – Elektroinstallationen – UG | 08.07.2004 |
| ACC-03-ER-EG-01-00 | ACC – Elektroinstallationen – EG | 08.07.2004 |
| ACC-03-ER-ZG-01-00 | ACC – Elektroinstallationen – ZG | 08.07.2004 |
| ACC-03-ER-1OG-01-00 | ACC – Elektroinstallationen – 1. OG | 08.07.2004 |
| ACC-03-ER-2OG-01-00 | ACC – Elektroinstallationen – 2. OG | 08.07.2004 |
| ACC-03-ER-3OG-01-00 | ACC – Elektroinstallationen – 3. OG | 08.07.2004 |
| GES-03-ER-BMA-01-00 | Schema der Brandmeldeanlage | 08.07.2004 |
| GES-03-ER-BRE-01-00 | Brandrauchentlüftung mechanisch ACC/HCW | 08.07.2004 |
| GES-03-ER-BRE-02-00 | Natürliche Brandrauchentlüftungen Halle ACC/HCW | 08.07.2004 |
| GES-03-ER-BRE-03-00 | Natürliche Brandrauchentlüftung Stiegenhäuser ACC/HCW | 08.07.2004 |
| GES-03-ER-BRE-04-00 | Brandrauchentlüftung - Steuertableau | 08.07.2004 |
| GES-03-ER-STLG-01-00 | Starkstrom Steigleitungsschema | 11.08.2004 |
| GES-03-ER-SIB-01-00 | Schema der Sicherheitsbeleuchtung | 08.07.2004 |
| HCW-03-ER-1UG-01-00 | HCW – Elektroinstallationen – UG | 08.07.2004 |
| HCW-03-ER-EG-01-00 | HCW – Elektroinstallationen – EG | 08.07.2004 |
| HCW-03-ER-1ZG-01-00 | HCW – Elektroinstallationen – ZG | 08.07.2004 |
| HCW-03-ER-1OG-01-00 | HCW – Elektroinstallationen – OG1 | 08.07.2004 |
| HCW-03-ER-2OG-01-00 | HCW – Elektroinstallationen – 2. OG | 08.07.2004 |
| HCW-03-ER-TH-01-00 | HCW – Gerätehalle Süd + Busüberdachung E-Inst. EG | 08.07.2004 |
| KOL-03-ER-UG-01-00 | Elektroinstallationen - Kollektoren | 08.07.2004 |
| GES-03-ER-20KV-01-00 | Einlinienschalbild Trafostation Nr. 18 HCW/ACC | 11.08.2004 |
| GES-03-ER-NSHV-01-00 | HSP Stationen 18 / NSP 1 | 11.08.2004 |
| GES-03-ER-NSHV-02-00 | ACC 1 / Station 18 / NSP 2 | 11.08.2004 |
| GES-03-ER-NSHV-03-00 | ACC 2 / Station 18 / NSP 3 | 11.08.2004 |

Folgende Unterlagen werden in einfacher Ausfertigung aus Informationsgründen zum Akt genommen:

| | |
|---|------------|
| STATIK - Technischer Bericht zur Einreichung | 08.07.2004 |
| BAUPHYSIK - Nachweis des ausreichenden Wärme und Schallschutzes gemäß NÖ BTV - Bauteilkatalog Einreichung | 08.07.2004 |
| RADARGUTACHTEN - Gutachten: Mögliche elektrische Störwirkungen auf die Flugsicherungsanlagen des Flughafens Wien Schwechat durch die Bauvorhaben „Air Cargo Center (ACC)“ und „Handling Center (HCW)“ – Abschlußbericht Nr.1 (Ausgabe2) | 19.05.2004 |
| PROTOKOLL ACG-Termin | 27.05.2004 |
| FLÄCHENNACHWEIS ACC-HCW | 08.07.2004 |
| BETRIEBSBESCHREIBUNG | 03.08.2004 |
| TECHNISCHE DATENBLÄTTER - Datenblatt Ardrex | 08.07.2004 |
| AUFLISTUNG LAGERMITTEL (DGR) | 08.07.2004 |

NICHT Gegenstand der heutigen Verhandlung ist das Gefahrgutlager in der Halle 264 (zwischen Achse 21 und 21.2). Die bezüglich dieser Räumlichkeiten und Anlagen in den Einreichunterlagen enthaltenen Darstellungen und Beschreibungen sind daher von dem aufgrund der Verhandlung zu erlassenden Bescheid nicht umfasst.

Bei Antragstellung zur Erteilung einer Errichtungsbewilligung für diese Räumlichkeiten und Anlagen sind der Luftfahrtbehörde insbesondere auch Unterlagen, Angaben und Berechnungen im Sinne des § 80 a LFG (Vorhandensein gefährlicher Stoffe) vorzulegen.

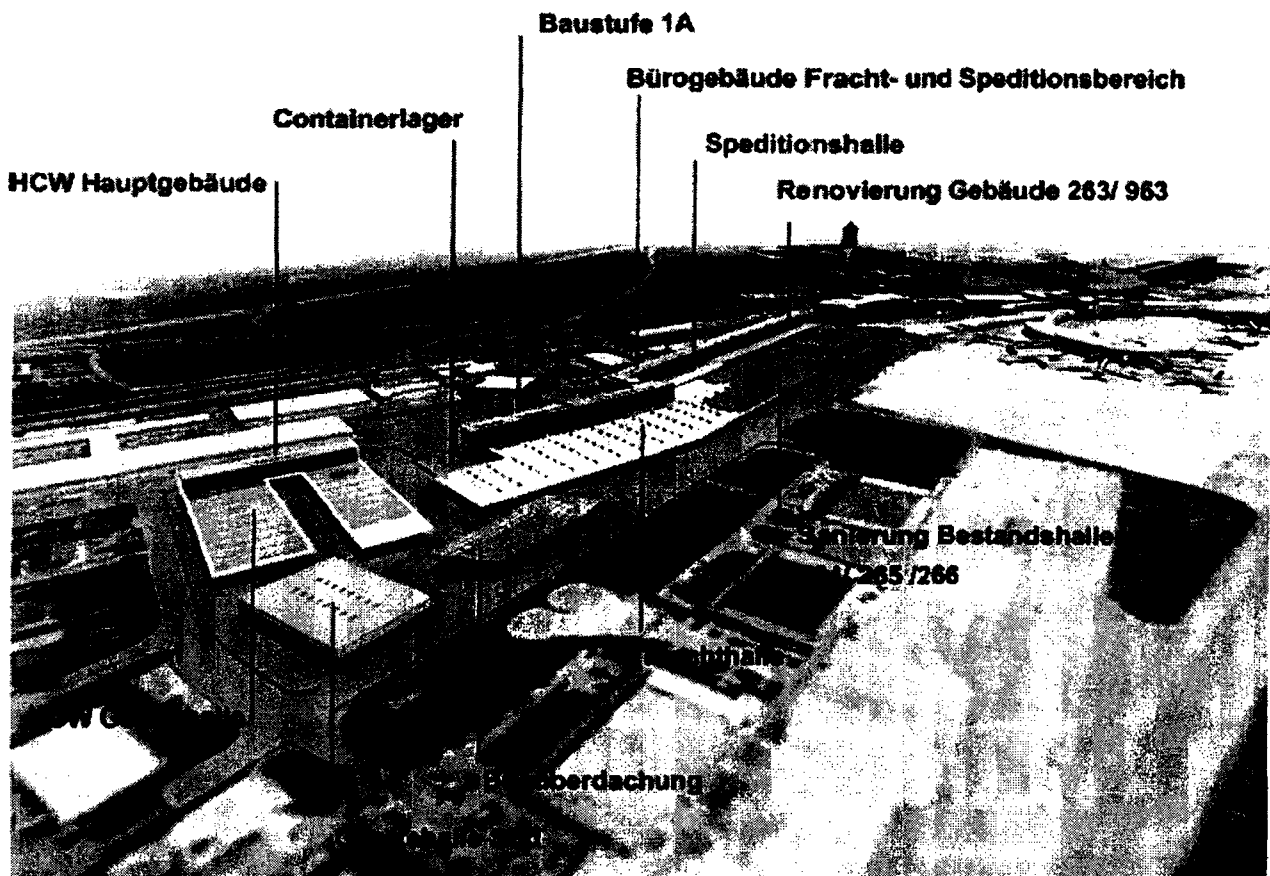
NICHT Gegenstand der heutigen Verhandlung sind weiters die Trafostationen, die Aufzüge und die 3 Röntgenanlagen gemäß der EU-Verordnung 2320.

NICHT Gegenstand der heutigen Verhandlung sind außerdem die tanktechnischen Einrichtungen im Südost-Trakt des HCW. Über die tanktechnischen Einrichtungen ist ein Detailprojekt im Wege des Amtssachverständigen für Maschinenbau des Amtes der NÖ Landesregierung der Luftfahrtbehörde vorzulegen.

NICHT Gegenstand der heutigen Verhandlung ist darüber hinaus das bestehende Objekt 263. Die Abtrennung zum angrenzenden Neubau erfolgt durch eine brandbeständige Wand mit T90-Türen.

Bezüglich dieser von der heutigen Verhandlung ausgenommenen Bereiche modifiziert die Flughafen Wien AG ihren Antrag vom 09.07.2004 entsprechend.

Betreffend den Lagerraum für explosive Stoffe, der nicht Gegenstand der heutigen Verhandlung ist, wird darauf hingewiesen, dass bereits bei der Herstellung der Umfassungsbauteile Lastfälle zu berücksichtigen sein werden, die von einem sprengtechnischen Sachverständigen festzulegen sind.



Das gegenständliche Projekt sieht vor, Luftfrachtgebäude und Speditionsflächen - ausgehend vom Hallen- und Bürobestand - zu erneuern bzw. zu erweitern. Die Erweiterung orientiert sich in ihrem Verlauf im wesentlichen an den vorhandenen Baufluchtlinien (AUA Hangar), um eine künftige Erweiterung von Flugzeugabstellflächen nicht zu behindern. Die erforderlichen Flächen für den Bodenfahrzeugverkehr schränken allerdings - ebenso wie bei Handling Center West - die für Flugzeugabstellung verfügbare Vorfeldtiefe ein, was seitens der Bewilligungswerberin zugunsten der zur Errichtung gelangenden Bauwerksflächen in Kauf genommen wird. Die Hallen 264, 265 und 266 werden saniert und das Gebäude 263 wird renoviert.

Das Air Cargo Center (ACC) umfasst somit:

Bürogebäude Fracht- und Speditionserweiterung mit

- Büroteil Frachtbereich (Büro Teil 1)
- Büroteil Speditionsbereich (Büro Teil 2)
- Brückenbauteil Fracht und Spedition (Büro Teil 3)

Frachthallen

- Lager HCW
- RFS Halle
- Frachthallen West
- Frachthallen Anschlussbereich Bestand

Speditionshalle

Bestandshallen 264, 265, 266 (Sanierung)

Gebäude 263, 963 (Renovierung) mit Gebäudeübergangsbereich ACC -263

Weiters umfasst das Projekt das Handling Center West, welches westlich an das Air Cargo Center angrenzt, und dessen südliche Begrenzung sich ebenfalls im wesentlichen an der vorgegebenen Baufluchtlinie des AUA – Hangars orientiert. Die Gerätehalle Süd und die überdachten Busparkplätze stellen insofern Provisorien dar, als im Falle der Erweiterung der Flugzeugabstellflächen diese Gebäude abgesiedelt werden müssen.

Das Handling Center West (HCW) umfasst somit:

Hauptgebäude Büroteil

- Untergeschoss mit Trafostation mit Kabelkeller und Bodenkollektoren
- Erdgeschoss
- Zwischengeschoss
- 1. Obergeschoss
- 2. Obergeschoss

Daran anschließende Nebengebäude Hallen und Werkstätten

- Gerätehalle
- Tankstelle
- Waschbox
- Akkuladestation
- Werkstätten
- Frischwasserbefüllstation
- Fäkalienentsorgung
- Lagerräume

Nebengebäude

- Sicherheitszugang HCW
- Gerätehalle Süd
- Busüberdachung

Außenanlagen

- Containerlager

Das gegenständliche Projekt bedingt auch eine Verlegung der Medien-Kollektoren. Der Südkollektor wird entlang der Südfassade, der Frachthallen und des HCW - Gebäudes gelegt. Im weiteren Verlauf führt der Kollektor unter dem HCW - Gebäude in den Westkollektor. Der Südkollektor wird im nach Osten hin bis zum bestehenden Schacht 5 verlängert und nach Westen hin bis zum bestehenden Schacht 2A0 unter der neu zu situieren GAC - Strasse weitergeführt. Dadurch entsteht ein komplett neuer Versorgungsring im gesamten Kollektorensystem auch außerhalb des Planungsgebietes. Zwischen Südkollektor und dem Untergeschoss ACC - Gebäude wird ein neuer Verbindungskollektor errichtet, welcher für die Führung der Kälteleitung und des Dokumentenfördersystems vorgesehen wird. Im Bereich des Nordkollektors wird die Kollektorführung so gelegt, dass möglichst große Abschnitte jüngerer Baudatums erhalten und in das neue Kollektorsystem integriert werden können. Der Nordkollektor verläuft unterhalb der Speditionserweiterung und schließt an die bestehenden Kollektoren an, die erhalten werden können. Der bestehende Westkollektor verläuft entlang der GAC - Straße, und benötigt zusätzliche neue Notausstiege im Bereich der Stützmauer GAC - Straße – HCW Gelände, im nördlichen Bereich ist eine Anbindung an

das HCW - Gebäude eingeplant. Der Umfang des mit dem Vorhaben im Zusammenhang stehenden und somit von der Genehmigung umfassten Kollektorsystemes ist im Plan Nr. ACC-HCW-01-ER-KOLL-00 rot dargestellt. Im wesentlichen wird das verhandlungsgegenständliche Kollektorsystem wie folgt begrenzt:

- einschl. Schacht 6
- einschl. Schacht 5A2
- einschl. Schacht 5B
- einschl. Schacht 2F
- einschl. Schacht 2B
- einschl. Einstieg Kollektor West /3
- einschl. Schacht 2A0
- Gitterwand südlich Schacht 2A

Aus luftfahrttechnischer Sicht ist festzuhalten, dass es sich beim gegenständlichen Vorhaben zweifelsfrei um eine zivile Bodeneinrichtung gemäß § 59 Luftfahrtgesetz, BGBl.Nr. 253/1957 i.d.g.F., handelt (*Bodeneinrichtungen sind Bauten, Anlagen und sonstige ortsfeste Einrichtungen, die sich auf Flugplätzen befinden und unmittelbar für die Abwicklung des Flugverkehrs bestimmt sind*) und dass es für die Größe des Flughafens Wien als angemessen zu betrachten ist. Für das Jahr 2004 wird ein Frachtaufkommen auf dem Flughafen Wien von 201.000 t prognostiziert, wovon ca. ein Drittel im Luftfracht-Ersatzverkehr befördert wird. Der Anteil von Nur-Fracht-Flugzeugen an der Gesamtbewegungsanzahl (ohne General Aviation) liegt bei 1,8 %. Gemäß einer IATA Prognose ist bei Luftfracht in den nächsten Jahren mit einer Zuwachsrate von 4,9 % p.a. zu rechnen, während für die Entwicklung der Gesamtbewegungsanzahl (ohne General Aviation) auf dem Flughafen Wien in den nächsten Jahren von einer jährlichen Wachstumsrate von 7 % auszugehen sein wird. Da durch das höhere Wachstum der Gesamtbewegungszahlen gegenüber dem Wachstum der Luftfracht tendenziell mehr Frachtraumvolumen(-gewicht) in Passagiermaschinen zur Verfügung stehen wird, erscheint ein Beibehalten eines Anteils von 1,8 % von Nur-Fracht-Flugzeugen an der Gesamtbewegungsanzahl (ohne General Aviation) als realistisch. Dies bedeutet weiters, dass gemäß Prognose die Anzahl der Bewegungen von Nur-Fracht-Flugzeugen um ca. 300 pro Jahr zunehmen wird. Durch diese Anzahl von Flugbewegungen wird weder der in Ziffer 14 des Anhangs 1 zum *Bundesgesetz über die Prüfung der Umweltverträglichkeit und die Bürgerbeteiligung* festgelegte Schwellenwert auch nur annähernd erreicht noch ist aus Sachverständigensicht überhaupt ein kausaler Zusammenhang zwischen dem gegenständlichen Projekt und einer allgemeinen Zunahme von Flugbewegungen, wie er bei den Änderungstatbeständen in Ziffer 14 des Anhangs 1 zum *Bundesgesetz über die Prüfung der Umweltverträglichkeit und die Bürgerbeteiligung* normiert ist, erkennbar, da die Prognosewerte auf globalen Entwicklungen und nicht auf lokalen Infrastruktureinrichtungen basiert.

Über die Auswirkungen des Vorhabens auf Flugsicherungsanlagen liegt ein Gutachten über *mögliche elektrische Störwirkungen auf die Flugsicherungsanlagen des Flughafens Wien-Schwechat durch die Bauvorhaben „Air Cargo Center (ACC)“ und „Handling Center (HCW)“*, Abschlußbericht Nr. 1 (Ausgabe 2), verfasst von NAVCOM Consult, Dr. -Ing. Gerhard Greving, D-71672 Marbach vom 19.5.2004 vor, welches zum Akt genommen wurde.

Aus diesem geht im wesentlichen hervor, dass keine auf ILS-Anlagen bezogene entstörende Maßnahmen notwendig sind. Bezüglich Störungen von Radar-Anlagen sind im Gutachten entsprechende Maßnahmen vorgesehen. Hinsichtlich Multilaterationssystem wird die Verlegung der Station 9 für erforderlich erachtet.

Es ist derzeit nicht beabsichtigt, auf dem gegenständlichen Objekt eine Hindernisbefeuerung anzubringen, da diese auf den Vorfeldbeleuchtungsmasten vorgesehen ist. Sollten diese Vorfeldbeleuchtungsmasten eine geringere Höhe als die Bauwerke aufweisen, so wären diese mit einer Hindernisbefeuerung nachzurüsten.

Werbeaufschriften sind ausschließlich an der Nordseite außenbeleuchtet vorgesehen.

Aus luftfahrttechnischer Sicht sind weiters die Bestimmungen der *Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt* von Bedeutung. In den Einreichunterlagen sind die grundsätzlichen Festlegungen betreffend die Grenze zwischen Airside und Landside – als Sicherheitsbereich bezeichnet – dargestellt.

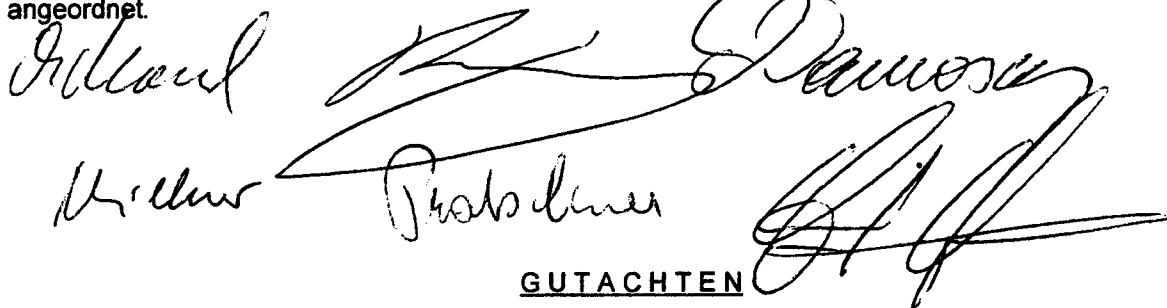
Im Bereich der Frachthallen verläuft die Bereichsgrenze Airside - Landside auch teilweise durch das Untergeschoß, ein unterirdischer Zugang, vom öffentlichen Eingang der Frachthalle über das Stiegenhaus 10, ermöglicht den Besuchern eine Passage in den VET- Bereich ohne jegliches Queren der Sicherheitsgrenze. Im Untergeschoss befindet sich der unterirdische Verbindungsgang für die VAS -

Mitarbeiter vom ACC - Untergeschoss zum Vorfeld. Die Bereichsgrenze in der neuen Frachthalle verläuft entlang der Achse C und trennt den Airside vom Landside - Bereich (Abgrenzung mittels Stahlgitterkonstruktion). Im Bereich des öffentlichen Zugangs in die Frachthalle (Stiege10) ist eine Sicherheitskontrolle für die Mitarbeiter vorgesehen. Die Zutrittskontrolle erfolgt über Vereinzelungsanlagen mit Videoüberwachung, Torbögen und Röntgengerät. In den Export-Checkbereichen ist jeweils ein Büro für die Sicherheitskontrolle vorgesehen. In der Importbereitstellung erfolgt die Sicherheitskontrolle der Waren über eine Schleuse mit Schnelllaufotoren.

In den Kollektoren werden zusätzlich zu den Brandabschnitten Sicherheitsabschnitte mittels Gittertrennwänden und Gittertüren ausgebildet, welche in Fluchtrichtung mit einem Panikbeschlag ausgestattet werden. Diese Sicherheitstüren werden im Übergang Landside - Airside mittels Kartenlesegerät und Magnetverschluss ausgestattet.

Für die vorgesehene Teilbetriebnahme des ACC sind entsprechende Maßnahmen im Sinne der *Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt* vorzusehen.

Im Norden an der Einfahrt in den RFS-Hof ist der Sicherheitszugang zum HCW situiert. Der Sicherheitszugang stellt eine fußläufige Verbindung zwischen dem Air- und dem Landside-Bereich dar. Der Zugang erfolgt über automatische Schiebetüren, die sich händisch in Fluchtwegrichtung öffnen lassen. Eine behindertengerechte Rampe führt zum freistehenden Gebäude. Der Sicherheitszugang weist zwei fixe Arbeitsplätze auf, verfügt über drei Vereinzelungsanlagen, die für eine hohe Durchtrittsfrequenz bemessen sind, Torbögen und ein Röntgengerät. Neben einem landseitig situierten Wartebereich sind im Airside-Bereich eine Visitationskabine und ein Aufenthaltsraum mit anschließendem Waschraum und WC angeordnet.



GUTACHTEN

Vom Standpunkt der Amtssachverständigen der Obersten Zivilluftfahrtbehörde und des Amtes der NÖ Landesregierung sowie vom Standpunkt der Vertreter der NÖ-Landesstelle für Brandverhütung, der Austro Control GesmbH und des Bundesministeriums für Gesundheit und Frauen bestehen gegen die Erteilung der beantragten Bewilligung für die Errichtung eines Air Cargo-Centers und eines Handling-Centers West auf dem Flughafen Wien keine Bedenken, wenn zur Gewährleistung der Sicherheit der Luftfahrt und eines zweckmäßigen Betriebes nachstehende

BEDINGUNGEN UND AUFLAGEN

erfüllt werden:

1. Das Projekt ist entsprechend den Einreichunterlagen plan-, sach- und fachgemäß zu errichten. Die Bauausführung darf nur von befugten Unternehmen bzw. Personen durchgeführt werden.
2. Notwendige Einschränkungen der Betriebsbereitschaft gemäß § 4 der ZFBO sind rechtzeitig beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Projektmanagement Verfahrensführung Flughäfen, (BMVIT/PMV) zu beantragen. Ebenso sind für Baumaschinen und – geräte rechtzeitig Bewilligungen bzw. Ausnahmegewilligungen beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zu beantragen.
3. Betreffend die Fassade ist anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung eine Bestätigung der ausführenden Firma darüber vorzulegen, dass die im Gutachten über *mögliche elektrische*

Störfwirkungen auf die Flugsicherungsanlagen des Flughafens Wien-Schwechat durch die Bauvorhaben „Air Cargo Center (ACC)“ und „Handling Center (HCW)“, Abschlussbericht Nr. 1 (Ausgabe 2), verfasst von NAVCOM Consult, Dr.-Ing. Gerhard Greving, D-71672 Marbach vom 19.5.2004, unter Pkt. 8. enthaltenen Vorgaben eingehalten wurden.

4. Das gegenständliche Vorhaben ist in das Flughafensicherheitsprogramm einzubeziehen. Bezüglich Sicherheitskonzept (Security) einschließlich Kollektorsicherheit ist bei der Benützungsbewilligungsverhandlung eine Bestätigung der zuständigen Abteilung des Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie vorzulegen, aus der hervorgeht, dass das Sicherheitskonzept der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt entspricht. Sollten sich bedingt durch das Sicherheitskonzept Änderungen am luftfahrtbehördlich gem. § 78 LFG bewilligten Projekt ergeben, so ist um eine entsprechende Bewilligung beim BMVIT/PMV anzusuchen. Dies gilt sinngemäß auch für Teilbetriebnahmen.
5. Von der Dachdeckung dürfen keine Blendwirkungen auf Bedienstete der Flugplatzkontrollstelle ausgehen.
6. Die Station 9 des Multilaterationssystems ist im Einvernehmen mit der ACG auf das Dach des Air Cargo Centers zu verlegen. Die Kosten für die Verlegung sind von der Bewilligungswerberin zu tragen. Ebenso ist die Infrastruktur einschließlich des Standortes der ACG kostenlos zur Verfügung zu stellen. Der jederzeitige Zutritt zur verlegten Station 9 des Multilaterationssystems für Mitarbeiter der ACG muss gewährleistet sein.
7. Die Batterieräume sind als jeweils eigene Brandabschnitte auszuführen, sie sind direkt ins Freie zu entlüften. Der Einbau von Brandschutzklappen in diese Lüftungsleitungen ist nicht zulässig. Die eventuell erforderlichen Lüftungspoterien sind brandbeständig zu verkleiden. Über die Ausführung ist der Luftfahrtbehörde anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung eine diesbezügliche Bestätigung vorzulegen.
8. Die Batterieräume sind entsprechend der Bestimmungen der ÖVE/ÖNORM EN 50272-2 zu dimensionieren und auszuführen.
9. Die Lüftungen der Akkuräume sind entsprechend der Bestimmungen der ÖVE/ÖNORM EN 50272-2 zu dimensionieren. Über die Dimensionierung und die entsprechende Ausführung ist der Luftfahrtbehörde anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung eine diesbezügliche Bestätigung vorzulegen.
10. Die Sicherheitsbeleuchtungsanlagen sind in elektrotechnischer Hinsicht entsprechend der Bestimmungen der ÖVE EN2 auszuführen. Hierüber ist eine Aussage im Sicherheitsprotokoll zu treffen.
11. In lichttechnischer Hinsicht ist die Notbeleuchtungsanlage nach den Bestimmungen der ÖNORM EN 1838 herzustellen. Insbesondere ist sie als Sicherheitsbeleuchtungsanlage für Rettungswege und als Antipanikbeleuchtung auszuführen. Über diese Ausführung ist eine Bestätigung der Luftfahrtbehörde anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
12. Die Verkabelung entsprechend der Bestimmungen der ÖNORM DIN 4102-12 hat soweit zu erfolgen, dass bei einem Brandereignis nachfolgende Betriebsstättenbereiche der Sicherheitsbeleuchtung nicht ausfallen können. Über diese Ausführung ist eine Bestätigung zur Einsichtnahme vorzulegen.
13. Durch die Sicherheitsbeleuchtungsanlage in Dauerlicht müssen sämtlichen Stufen, Rampen und Ausgänge erkennbar ausgeleuchtet sein. Hierüber ist eine Aussage im Sicherheitsprotokoll zu treffen.
14. Über die Ausführung der elektrischen Anlage ist ein bundeseinheitliches Sicherheitsprotokoll, in dem die der Überprüfung zugrundeliegenden Bestimmungen einzeln anzuführen und in dem eine Aussage über die Art und den Zustand der elektrischen Schutzmaßnahme zu treffen sind, der Genehmigungsbehörde vorzulegen.
15. Sämtliche nicht spannungsführenden Metallteile sind in einen Potentialausgleich einzubeziehen. Hierüber ist eine Aussage im Sicherheitsprotokoll zu treffen.
16. Sämtliche Bauwerke sind mit einer Blitzschutzanlage zu versehen. Über die Ausführung ist der Luftfahrtbehörde anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung sind Prüfprotokolle mit dazugehörigen Skizzen vorzulegen.

17. In der Betriebsstätte und in den Verteilern sind Planunterlagen gemäß § 7 der ÖVE EN2 Teil 1 zur Einsichtnahme aufzubewahren.
18. Über die Instandhaltung entsprechend § 9 der ÖVE EN2 Teil 1 und die Wiederholungsprüfungen gemäß § 9.2 sind Aufzeichnungen in der Betriebsstätte aufzubewahren und zur Einsichtnahme bereitzuhalten. Insbesondere sind Angaben über die vorhandene Restkapazität der Akkuanlage, welche einmal jährlich festzustellen ist, in diesen Unterlagen auszuweisen.
19. Für die elektrischen Anlagen ist ein Anlagenbuch gemäß ÖVE/ÖNORM E 8001-6-63 Ausgabe 2003-01-01 anzulegen und in der Betriebsstätte zur Einsichtnahme aufzubewahren.
20. Anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung ist eine Bestätigung vorzulegen, aus der hervorgehen muss, dass die vorhandenen Netzersatzaggregate bei Ausfall des Allgemeinen Netzes, die im Projekt für den Notstrombetrieb vorgesehenen Bereiche ordnungsgemäß abdecken können ohne den Netzersatzbetrieb des Flughafens zu gefährden.
21. Die Einhausungen der Ausstiege sind entweder auf einen Anprallstoß gemäß ÖNORM B4016 zu bemessen oder mit einem Anprallschutz zu versehen.
22. Etwaige für Bauzustände erforderliche Konstruktionen wie z.B. Spundwände udgl. sind entsprechen den statischen Erfordernissen zu bemessen und herzustellen und von einem befugten Fachmann abzunehmen.
23. Die Materialbeschaffenheit und Ausführung der Rohrleitungen und Formstücke für die Heißwasserleitungen müssen der ÖNORM B 2541 entsprechen. Alle Rohrleitungen und Formstücke sind einer Abnahmeprüfung zu unterziehen. Ein Abnahmeprüfzeugnis B nach ÖNORM M 3000 bzw. DIN 50049 ist vorzulegen.
24. Die Schweißnähte der Heißwasserleitungen sind mittels zerstörungsfreier Prüfverfahren zu prüfen, wobei der Prüfumfang mindestens 10 Prozent zu betragen hat und vom Abnahmeorgan zu beurteilen ist. Der Abnahmebefund ist zur Einsichtnahme vorzulegen.
25. Durch das Abnahmeorgan ist eine Schlussbescheinigung auszustellen. Folgende Prüfungen sind durchzuführen:
 - Überprüfung der Bau- und Berechnungsunterlagen
 - Überprüfung der Abnahmebescheinigung der Rohre und Rohrleitungsteile
 - Überprüfung der Unterlagen über die durchgeführte zerstörungsfreie Schweißnahtprüfung
 - Überprüfung der Schweißer-Zeugnisse
 - Ergebnis der Prüfung der verlegten Leitungen auf Festigkeit und Dichtheit Die Rohrleitung ist mit Wasser mit mindestens dem 1,3-fachen höchstzulässigen Betriebsdruck abzudrücken und muss den höchstzulässigen Betriebsdruck um mindestens 2 bar übersteigen.
26. Die lichte Durchgangshöhe im Kollektorgang hat im Sinne von § 2 AStV mindestens 2 m zu betragen. Die lichte Durchgangsbreite hat mindestens 1 m zu betragen, ausgenommen die Brandschutztüren sowie die Ausgangstüren der Kollektorausstiege, welche in einer Breite von 80 cm ausgeführt werden. Dies gilt insbesondere deswegen, da aufgrund der Fluchtwegsituation eventuell mit nötigen Rettungsmaßnahmen von im Kollektorgang Verunfallten zu rechnen ist, und daher die Feuerwehr mit Umluft unabhängigen Atemschutzgerät den Kollektorgang betreten muss.
27. Die Durchgangslichter bei den Ausstiegleitern sind mit mindestens 0,80 x 0,80 m auszuführen. Begründung wie bei Punkt 24.
28. Das Bauvorhaben ist entsprechend den statischen Erfordernissen unter Beachtung der einschlägigen ÖNORMEN und Richtlinien zu errichten. Die statischen Berechnungen sowie die Schalungs-, Bewehrungs- und Konstruktionspläne sind von einem befugten Zivilingenieur einschlägiger Fachrichtung zu erstellen.
29. Statisch tragende Stahlteile sind mit einem ausreichenden Korrosionsschutz zu versehen. Darüber ist eine Bestätigung anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
30. Stützen in Bereich von Verkehrswegen sind entweder auf einen Anprallstoß zu bemessen oder es ist ein wirksamer Anfahrerschutz anzubringen.
31. Zur ausreichenden Erkundung des Trag- und Setzungsverhaltens des Untergrundes sind Bodenerkundungen durchführen zu lassen.

32. Für sämtliche ebenerdige Bewegungsflächen (innen und außen) ist die jeweils zulässige Belastung anzugeben und durch einen hierzu Befugten zu bestätigen.
33. Die Fundaments-, Bewehrungs- und Tragwerksabnahmen sind von einem befugten Fachmann durchzuführen und in den Abnahmebefunden sind dabei die jeweils entsprechenden Pläne anzuführen. Ein zusammenfassender Bericht ist anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
34. Im Zuge der Baudurchführung sind unter Beachtung der einschlägigen ÖNORMEN der Frischbeton zu prüfen sowie Betonprobewürfel anfertigen zu lassen, welche von einer Prüfanstalt prüfen zu lassen sind. Dabei sind zumindest jene Festigkeitswerte nachzuweisen, die der statischen Berechnung zu Grunde gelegt wurden. Ein zusammenfassender Bericht ist anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
35. Über brandbeständige Bauteile, die nicht in massiver Bauweise errichtet wurden, sind Prüffatteste und Einbaunachweise vorzulegen.
36. Für sämtliche tragende Bauteile sind die im Brandschutzkonzept/Projekt angegebenen Brandwiderstandsklassen (brandhemmend, hochbrandhemmend, brandbeständig) durch einen Abnahmebefund zu bestätigen.
37. Das Fenster im Büro in Achse 3 ist mind. in der Klassifikation G30 herzustellen.
38. Über die brandbeständige Ausbildung der Trennwand in Achse 3 auf Dauer des Provisoriums ist eine Bestätigung vorzulegen.
39. Die Umfassungsbauteile des Müllraumes sind in brandbeständiger Bauweise herzustellen.
40. Es ist eine Bestätigung vorzulegen, dass sämtliche Glaselemente fachgerecht und entsprechend den statischen Erfordernissen befestigt wurden. Dabei sind die jeweils entsprechenden Qualitätsanforderungen (Sicherheitsglas, brandschutztechnische Eignung) anzuführen.
41. Es ist eine Bestätigung vorzulegen, dass die jeweiligen Elemente entsprechend dem bauphysikalischen Projekt (Dr. Pfeiler GmbH vom 8.7.2004, Zl. 03.100-998) ausgeführt wurden.
42. Über die ausreichende Dimensionierung der Sickerschächte ist eine Berechnung vorzulegen. Ebenso ist der Nachweis zu erbringen, dass die bestehende Kanalanlage ausreichend dimensioniert ist.
43. Für folgende Bauelemente sind Prüfzeugnisse und Verlege- bzw. Einbaunachweise vorzulegen:
 - a) Wand- und Deckenbeläge (B1, Q1, Tr1)
 - b) Bodenbeläge (B1, Q1 falls nicht A)
 - c) Brandschutztüren und -tore (T30 bzw. T90)
 - d) Brandschutzklappen (K90)
 - e) Brandabschottungen (F90, S90)
 - f) Licht- und RWA-Kuppeln (B2, Q2, Tr1)
 - g) Qualifikation der eingebauten G- Verglasungen (inkl. Ausführungsskizze)
 - h) Sicherheitsgläser
 - i) Rauchabschlüsse (R30)

Die Materialeigenschaften und die Brandwiderstandsklassen können auch entsprechend den ÖNORMEN EN 13501-1 und EN 13501-2 unter Beachtung der ÖNORMEN B 3806 und B 3807 nachgewiesen werden.

44. Nicht mehr verwendete Teile des bestehenden Kollektorsystems sind abzubrechen oder dauerhaft vor unbefugtem Zutritt zu sichern.
45. Für die Kälteanlagen sind Kälteanlagenbücher auszustellen und es ist anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung eine diesbezügliche Bestätigung vorzulegen.
46. Bei Durchtritt von Leitungen durch Brandabschnittswände sind Brandschutzklappen K90 einzubauen oder ist die entsprechende Leitung durch den Brandabschnitt L90 zu verkleiden. Hierüber ist anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung eine Bestätigung vorzulegen.
47. Bei Durchtritt von Rohren durch Brandabschnittswände sind diese mit brandabschnittsbildenden Maßnahmen F90 abzuschotten. Hierüber ist anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung eine Bestätigung vorzulegen.

48. Die vorgesehene Brandmeldeanlage (Brandschutzkonzept) ist gemäß der technischen Richtlinie TRVB S 123 unter Berücksichtigung der VIE-Brandschutztechnischen Planungsrichtlinien im Schutzzumfang Vollschutz entsprechend dem eingereichten Vorprojekt (Einreichpläne Brandschutz/Technische Beschreibung) zu projektieren und zu errichten. Das Projekt ist der abnehmenden Stelle (z.B. NÖ - Brandverhütungsstelle) vor Errichtung der Anlage vorzulegen. Die fertiggestellte Anlage ist nach Einhaltung eines zumindest 6-wöchigen Probetriebes und unter Vorlage von Brandschutzplänen von der abnehmenden Stelle überprüfen zu lassen und ein Überprüfungsbericht anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung der Luftfahrtbehörde vorzulegen. Die Brandmeldeanlage ist an das Brandmeldesystem einschließlich Einsatzleitsystem der VIE - Betriebsfeuerwehr anzuschließen bzw. einzubinden.
49. Brandfallsteuerungen sind grundsätzlich von der Brandmelderzentrale aus anzusteuern. Diese Ansteuerungen hat gemäß der Richtlinie TRVB S 151 unter Berücksichtigung der VIE-Brandschutztechnischen Planungsrichtlinien zu erfolgen. Hierüber ist entweder ein eigener Bericht der abnehmenden Stelle (z.B. NÖ-Brandverhütungsstelle) vorzulegen oder im Überprüfungsbericht der Brandmeldeanlage einzubinden und der Luftfahrtbehörde anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
50. Die geplante Sprinkleranlage (Brandschutzkonzept, Brandabschnittsschutz) ist entsprechend der Richtlinie TRVB S 127 unter Berücksichtigung der Richtlinie VDS CEA 4001 und den Vorgaben der abnehmenden Stelle zu errichten. Das Projekt (Einreichpläne Sprinkleranlage/Technische Beschreibung) und die fertiggestellte Löschanlage sind von einer abnehmenden Stelle (z.B. eine in Österreich akkreditierte Überwachungsstelle) überprüfen und befunden zu lassen. Die Überprüfung der Sprinkleranlage vor Ort ist im Einvernehmen mit der Flughafenbetriebsfeuerwehr und der NÖ-Brandverhütungsstelle vorzunehmen. Ein Überwachungsbericht seitens der abnehmenden Stelle ist der Luftfahrtbehörde anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
51. Die entsprechend den Einreichunterlagen geplanten Rauch- und Wärmeabzugsanlagen (RWA), bestehend aus mechanischen Absauganlagen und statisch wirkenden Brandrauchentlüftungen, sind entsprechend der jeweiligen Normen und Richtlinien (ÖNORM H 6029 bzw. TRVB S 125 und unter Berücksichtigung der VIE-Brandschutztechnischen Planungsrichtlinie) und den Vorgaben der abnehmenden Stelle zu planen und zu errichten. Für die Brandrauchentlüftungen der Stiegenhäuser ist eine geometrische Öffnungsfläche von mindestens 5 % der Stiegenhausgrundfläche vorzusehen. Die RWA-Anlagen müssen eine netzunabhängige Notstromversorgung erhalten. Diese Projektunterlagen sind für die elektrotechnische Beurteilung im Wege des elektrotechnischen Amtssachverständigen nachzureichen. Die Rauch- und Wärmeabzugsanlagen sind als Brandfallsteuerung über die Brandmeldeanlage anzusteuern. Das Projekt (Einreichplan Brandrauchentlüftung/Technische Beschreibung) ist der abnehmenden Stelle (z.B. akkreditierte Überwachungsstelle im Einvernehmen mit der Brandverhütungsstelle NÖ) vorzulegen; nach Fertigstellung ist ein Überprüfungsbericht durch diese Stelle anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
52. Die im Brandschutzkonzept angeführten Mittel der ersten und erweiterten Löschhilfe gemäß der Richtlinien TRVB F 124 und TRVB F 128 sind im Einvernehmen mit der Flughafenbetriebsfeuerwehr zu bemessen, zu montieren und gemäß Kennzeichnungsverordnung gut sichtbar und dauerhaft zu kennzeichnen. Ein Nachweis über die diesbezügliche Einhaltung des Brandschutzkonzeptes ist der Luftfahrtbehörde anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
53. Die geplanten Wandhydranten (Brandschutzkonzept) sind durch die Errichterfirma im Beisein der Flughafenbetriebsfeuerwehr gemäß der Richtlinie TRVB F 128 einer Erstüberprüfung (Abnahmeprüfung im Sinne der Richtlinie) einschließlich einer Druckprobe zu unterziehen. Darüber ist ein Befund der Errichterfirma, gegengezeichnet von der Flughafenbetriebsfeuerwehr, der Luftfahrtbehörde anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
54. Als zentrale Schließanlage ist das VIE übliche Schließsystem einzubauen oder es sind Schlüsseltresore, die über die Brandmelderzentrale angesteuert werden, vorzusehen.
55. Es sind anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung Brandschutzpläne gemäß der Richtlinie TRVB O 121 unter Berücksichtigung der VIE-Brandschutztechnischen Planungsrichtlinien der Luftfahrtbehörde vorzulegen.

56. Die geplanten Außenhydranten (Brandschutzkonzept) auf einer neuen NW 200 Ringleitung sind seitens der Errichterfirma gemeinsam mit der VIE - Betriebsfeuerwehr einer Druckprobe zu unterziehen. Hierüber ist ein Nachweis der Errichterfirma, gegengezeichnet von der VIE - Betriebsfeuerwehr, anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung der Luftfahrtbehörde vorzulegen. Außerdem ist die Dimensionierung des Löschwasserbedarfs entsprechend der TRVB F 137 und die tatsächlich zur Verfügung stehende Löschwassermenge nachzuweisen.
57. Die geplanten Aufstell- und Bewegungsflächen für die Feuerwehr (Brandschutzkonzept) sind entsprechend der TRVB F 134 zu gestalten und zu kennzeichnen. Entsprechende Hinweisschilder oder Bodenkennzeichnungen sind auf- und herzustellen.
58. Die bestehende Brandschutzordnung ist für den neu errichteten Bauteil entsprechend der Richtlinie TRVB O 119 anzupassen und der Luftfahrtbehörde anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
59. Das Projekt (Einreichung Druckbelüftung/Technische Beschreibung) der geplanten Druckbelüftungsanlage für die Fluchttunnel der ACC - Speditionshalle ist gemäß den einschlägigen Regeln der Technik von einer in Österreich akkreditierten Überwachungsstelle im Einvernehmen mit der Brandverhütungsstelle NÖ überprüfen zu lassen. Die fertiggestellte Anlage ist ebenfalls von einer in Österreich akkreditierten Überwachungsstelle überprüfen und befunden zu lassen. Die Überprüfung der Druckbelüftungsanlage vor Ort ist im Einvernehmen mit der Flughafenbetriebsfeuerwehr und der NÖ - Brandverhütungsstelle vorzunehmen. Ein Überwachungsbericht seitens der abnehmenden Stelle ist der Luftfahrtbehörde anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
60. Während der Bauzeit ist der Baustellenbrandschutz gemäß TRVB A 149 einzuhalten. Kontrollen werden von der Flughafen Betriebsfeuerwehr durchgeführt.
61. Betreffend das im Handling Center West zur Lagerung vorgesehene Desinfektionsmittel für Luftfahrzeug-WC-Anlagen ist der Luftfahrtbehörde bei der Benützungsbewilligungsverhandlung der Nachweis eines Befugten darüber vorzulegen, dass es sich bei dieser zu lagernden Substanz nicht um eine im Anhang I Teil 1 Spalte 2 oder Teil 2 Spalte 2 oder Teil 1 Spalte 3 und Teil 2 Spalte 3 der Richtlinie 96/82 EG handelt bzw., dass – falls dies doch der Fall ist – die in den dafür vorgesehenen Räumlichkeiten maximal lagerbaren Mengen dieser Substanz nicht den in der Richtlinie genannten Mengen entsprechen oder darüber liegen.
62. Im Rahmen des Neubaus der Veterinärkontrollstelle Wien sind insbesondere folgende Rechtsgrundlagen zu berücksichtigen: Entscheidung der Kommission 2001/812/EG (Zulassung), Richtlinie 97/78/EG (Grenzkontrolle Erzeugnisse), Richtlinie 91/496/EG (Grenzkontrolle lebende Tiere), Verordnung (EG) 136/2004, Entscheidung der Kommission 2000/571/EG, Entscheidung der Kommission 2002/995/EG, Entscheidung der Kommission 2002/349/EG, Entscheidung der Kommission 94/360/EG, Entscheidung der Kommission 97/794/EG, Verordnung (EG) 282/2004 der Kommission, sowie das Tierseuchengesetz, RGBI 177/1909 idGF. (insbesondere § 4), das Fleischuntersuchungsgesetz BGBl. 522/1982 idGF., und die Einfuhr und Binnenmarktverordnung 2001 BGBl. II Nr. 355/2001 idGF.
63. **Tierarzt-Schalter:** Der Schalterraum befindet sich im Sicherheitsbereich und darf von Besucher nicht betreten werden. Eine Durchreiche für Papiere und Gegenproben ist erforderlich. Wände und Boden sollen leicht zu reinigen sein. Es ist ein plastifizierter Anstrich anzubringen. Der Schalterraum wird nicht als permanenter Arbeitsraum genutzt.
64. **Vorraum:** Öffentlicher Bereich für Besucher, bildet die Grenze zum Sicherheitsbereich. Ausstattung wie Tierarztsschalter.
65. **Abfertigung:** Ausstattung wie ein Büroraum: Linoleumboden, abgehängte, staubdichte Decke. Ein Vorraum zum Tierarztsschalter soll als Schmutzschleuse dienen. Der Abfertigungsraum wird nicht als permanenter Arbeitsplatz genutzt.
66. **Lebensmittel-Laderaum:** Tormaße sind auf größtmögliche Sendungen abzustimmen. Ausstattung: Sektionaltor zur Halle, Tür zum Geräteraum: 120/200, Staplerschutz ist vorzusehen. Wandbeläge: leicht zu reinigen, Hohlkehlen und plastifizierte Anstriche. Bodenbelag: staplerbefahrbar und

rutschfest (eventuell Melaminharz mit Körnung). Ausführung der Steckdosen und Schalter spritzwasserfest, gilt für alle Laderäume.

67. **Lebensmittel-Untersuchungsraum:** Ausstattung und Oberflächen wie Laderaum
68. **Lebensmittel-Schleuse:** Anschluss für Dusche vorsehen, 4 Spinde
69. **Nicht-Lebensmittelbereich:** Anforderungen und Ausstattung wie Lebensmittelbereich, jedoch ist ein geringerer Standard möglich, z. B.: Betonwände, versiegelt.
70. **Kleintierbereich:** Ausstattung wie Nicht-Lebensmittelbereich, Oberflächen: hell, aber nicht weiß – z.B.: hellgrün.
71. **Verkehrsfläche vor der Veterinärstation:** Von der allgemeinen Verkehrsfläche ist vor der Veterinärstation ein ca. 1,5 m breiter Erschließungsweg für den Grenztierarzt mit Poller oder Leitschienen abzutrennen. Die Tore in die Laderäume sind mit Staplerschutz zu versehen.
72. **Haustechnikvorgaben für die Veterinärstation:**
 - (1) Raumtemperaturen:
 - Tiefkühlager -18°C,
 - Kühlager +/-0°C,
 - Ladebereich Produkte zum Verzehr +12°C,
 - Ladebereich Produkte nicht zum Verzehr Standard +15°C, keine Vorgabe;
 - Ladebereich Kleintiere bis zu +30°C,
 - Untersuchung Kleintiere bis zu +30°C,
 - Kleintierstation bis zu +30°C,
 - (2) Wasserentnahmestellen:
 - Ladebereich Produkte zum Verzehr:
 - Kaltwasserauslauf ¾" für Kärcher, 2 Stück Gully für den Zweck der Reinigung im Bereich Kühlager und Eingang;
 - Ladebereich Produkte nicht zum Verzehr: 1 Ablaufgully;
 - Untersuchung Bereich Produkte zum Verzehr: 1x Waschbecken mit Annäherungsarmatur – 1x Gully;
 - Untersuchung Produkte nicht zum Verzehr: wie im Bereich Produkte nicht zum Verzehr;
 - Untersuchungsraum Kleintiere: Waschbecken mit Annäherungsarmatur – 1x Gully;
 - Ladebereich Kleintiere: Kaltwasseranschluss ¾" – 1 Gully;
 - Kleintierstation: 1x Waschbecken mit Annäherungsarmatur – 1x Gully.
 - Schleusen: 1x Waschbecken mit Annäherungsarmatur – Anschluss für Duscharmatur – 1 Gully;
73. **Temperatur-Anzeige für Kühlräume:** Für den Bereich "Produkte zum Verzehr" und "Produkte nicht zum Verzehr" ist die Anzeige für die Kühlräume und für die Aufzeichnungsgeräte im Raum "Abfertigung" auf einem Tableau herzustellen.
74. **Elektrotechnik der Veterinärstation:** In den Untersuchungsräumen aller drei Bereiche sind gemäß einer Laborplanung Steckdosen in einem Brüstungskanal vorzusehen. Es sind eine Vielzahl an Steckdosen in diesen Räumen vorzusehen. In den Laderäumen sind 3 x 380V Starkstromanschlüsse für einen Kärcher vorzusehen.
75. **Lichtstärken:** In den Untersuchungsräumen ist eine Lichtstärke von 500 Lux zu erreichen, im Ladebereich 270 Lux. In den Büros ist ein herkömmlicher Bürostandard auszuführen. Im Lagerbereich ist eine Lichtstärke von 180 Lux vorgegeben.
76. **Lüftungsanlage der Veterinärstation:** Es ist ein mindestens 5-facher Luftwechsel über den gesamten Bereich vorzusehen, im Bereich der Kleintierstation ist jedoch auf Grund der höheren Geruchsbelästigung ein höherer Luftwechsel zu erreichen. Die Zuluft für diesen Bereich ist vorzuheizen bzw. vorzukühlen. Bodenabläufe Kühlräume. Im Bereich der Kühlager sind zusätzlich für Reinigungszwecke Bodengullys auszuführen.

77. **Tiefkühlager der Veterinärstation:** Der Tiefkühlbereich ist staplerbefahrbar herzustellen. Bei einer Frequenz von 10x täglich ist ein sogenanntes Kunststoffvorhangtor zu installieren, welches bei Annäherung eines Staplers geöffnet wird und selbstständig schließt.
78. **Kleintierbereich:** Im Untersuchungsraum, Kleintierstation und Ladebereich muss eine Raumtemperatur von 30°C erreichbar sein. Das Abwasser für die Kleintierstation ist eigens zu sammeln und von einem Behälter aus gesondert abzupumpen. Der Tank mit einem Inhalt von mindestens 2 m³ ist mit einem direkten Anschluss für eine Absaugung auszustatten. Ausführung der Zwischendecke. Die Zwischendecke ist staubdicht, glatt, leicht reinigbar und desinfizierbar mit Hohlkehle auszuführen, Durchtrennungen sind abzudecken.
79. In den Ladebereichen für Kleintiere und Nicht-Lebensmittel kann ein Rammschutz aus Hartkunststoffstreifen an der Wand verwendet werden, im Bereich Lebensmittel ist ein höherwertiger und sicherer Rammschutz auszuführen.
80. Im Bereich für Kleintiere darf die Wandoberfläche nicht weiß sein – Alternative: hellgrün,... Es wird vorgeschlagen, die einzelnen Bereiche farblich zu unterscheiden.
81. Die Fußböden (ausgenommen Verwaltungsbereich) sind durchgehend aus Industriestrich mit Epoxydharzbeschichtung auszuführen – staplerbefahrbar und leicht reinigbar.
82. Für die Wände sind plastifizierte Anstriche zu verwenden (porenfrei und abwaschbar).
83. Bei einer Ausführung von abgehängten Decken im Lebensmittelbereich müssen auch an der Decke Hohlkehlen verwendet werden.
84. Im Veterinärbereich ist ein Elektroschaltzähler vorzusehen.
85. Alle Räume, ausgenommen Verwaltungsbereich, sind spritzwassergeschützt IP 54 auszustatten.
86. In jeden Raum, außer in den Kühlräumen, ist mind. 1 Steckdose einzuplanen:
- 87. Elektrotechnische Erfordernisse:**
- Ladebereiche:
Beleuchtungsstärke ungefähr 300 Lux
je eine Kraftsteckdose 32A
- Untersuchungsräume:
Beleuchtungsstärke 500 Lux,
Brüstungskanal jeweils an der Wand. Die Brüstungskanäle sind mit 5 Steckdosen auszustatten, zu versorgen sind ein Mikrowellenherd, ein Desinfektionsgerät (ähnlich Boiler), eine Waage, etc.
Außerdem Steckdosen für Kühlschrank und Tiefkühltruhe Untersuchung (Lebensmittel), links von der Zugangstüre (von außen kommend), in den Untersuchungsräumen (Produkte und Tiere) rechts der Zugangstüre (hinter der Türe). Untersuchungsraum Tiere zusätzlich ein Rotlicht getrennt schaltbar.
- Schleusen:
Lichtschaltung über Infrarotbewegungsmelder,
In der Schleuse Lebensmittel ein E-Deckenstrahler (Zusatzheizung wie Badezimmer).
- WC-Raum
Lichtschaltung über Infrarotbewegungsmelder
- Kleintierstation:
Licht in 2 Stufen schaltbar, 200 und 300 Lux,
2 Steckdosen für Infrarotlampen für Wandmontage.
- Tierarzttraum und Abfertigung
Beleuchtungsstärke 500 Lux

Je ein Brüstungskanal, in jeden Raum Steckdosen und EDV Ausstattung für einen Arbeitsplatz.

Sprechanlage

Torsprechanlage vor Eintritt in den Tunnel (Zugangstüre im UG), Innenstelle im Tierarztbüro, und wenn technisch möglich, zusätzlich über Schnurlostelefon. Event. eine Videokamera im Zugangstunnel.

88. Erfordernisse Heizung, Sanitär und Lüftung

Allgemein

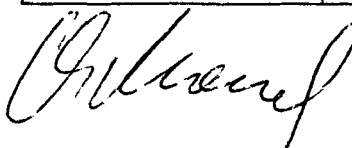




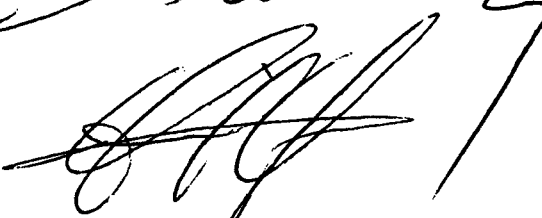
- Revisionsöffnungen sind in folgenden Räumen möglich:
Lager ZV, Geräte ZV, Lager NZV, Ladebereich NZV, Geräte Tiere, Ladebereich Tiere, Notausgang
- Alle Bodenabläufe aus Niro sind DN 100 auszuführen
- Es ist keine Befeuchtung über Lüftungsanlagen erforderlich – in keinem Bereich
- Temperatur in den Kühlräumen soll neben der Kühlraumtür angezeigt werden (digital)
- Temperaturaufzeichnung über Zeitraum in Technikraum auslesbar in Ordnung (Historyaufzeichnung)
- Temperaturanzeige von jedem Kühlraum im Raum Abfertigung auf Tableau herstellen.

Einzelraumanforderungen

| Nutzung | HT-Anforderung |
|----------------|---|
| Vorraum | Beheizung mittels Radiatoren auf +20°C Mechanische Be- und Entlüftung Kein Wasseranschluss, kein Abwasser |
| Tierarzt | Beheizung mittels Radiatoren auf +20°C Mechanische Be- und Entlüftung kein Wasseranschluss, kein Abwasser |
| Garderoben | Beheizung mittels Radiatoren auf +20°C Mechanische Be- und Entlüftung kein Wasseranschluss, kein Abwasser |
| WC Verwaltung | Beheizung mittels Radiatoren auf +18°C Handwaschbecken Keramik normal, Annäherungsarmatur Mechanische Entlüftung über Einzelraumlüfter, WC mit normalen Drückerplatten. keine Fußbetätigung erforderlich. |
| Gang | Mechanische Be- und Entlüftung |
| Abfertigung | Mechanische Be- und Entlüftung Beheizung mittels Radiatoren auf +20°C Kein Wasseranschluss, kein Abwasser |
| Lager Prod. ZV | Mechanische Be- und Entlüftung Kein Wasseranschluss, kein Abwasser unbeheizt |
| Geräteraum ZV | Mechanisch be- und entlüftet |

| | |
|----------------------------|--|
| | <p>unbeheizt kein Wasseranschluss, kein Abwasser keine besonderen Anforderungen an Kühlung</p> |
| Prod. ZV, Archiv | <p>Mechanisch be- und entlüftet unbeheizt kein Wasseranschluss, kein Abwasser keine besonderen Anforderungen an Kühlung</p> |
| Ladebereich Prod. ZV | <p>Mechanisch be- und entlüftet gekühlt auf +12°C 2 Bodenabläufe, KW-Anschluss für Kärcher keine Heizkörper ausgeführt Anschluss ½" für Heizkörpernachrüstung vorsehen. Nachheizregister in ZL vorsehen.</p> |
| Tiefkühlager Prod. ZV | <p>Raumtemperatur -18°C kein Bodenablauf</p> |
| Kühlager Prod. ZV | <p>1xBodenablauf 1xTWA-Anschluss</p> |
| Schleuse Prod. ZV | <p>Mechanische Be- und Entlüftung Beheizung mittels Elektrostrahler Waschbecken Keramik, Annäherungsarmatur Dusche aus Niro, Duschablauf möglichst groß DN 70, da Stiefel gewaschen werden. Duschtrennwand Brausegarnitur mit Brauseschlauch</p> |
| Gerätelager Prod. ZV | <p>Mechanisch be- und entlüftet unbeheizt Kein Wasseranschluss, kein Abwasser</p> |
| Untersuchungsraum Prod. ZV | <p>Mechanisch be- und entlüftet Gekühlt auf +12°C 1xBodenablauf keine Heizkörper ausgeführt, Anschluss vorsehen Becken aus Niro, Franke Trog (75 x 50cm) berührungslose Armatur.</p> |
| Lager Prod. NZV | <p>Mechanisch be- und entlüftet Beheizung mittels Radiatoren auf +15°C kein Wasser, kein Abwasser</p> |
| Ladebereich Prod. NZV | <p>Mechanisch be- und entlüftet Raumtemperatur +15°C gekühlt oder erwärmt 1 Bodenablauf KW-Anschluss für ¾" für Kärcher</p> |
| Tiefkühlager Prod. NZV | <p>Raumtemperatur -18°C kein Bodenablauf</p> |
| Kühlager Prod. NZV | <p>Raumtemperatur +/- 0°C Bodenablauf</p> |
| Schleuse Prod. NZV | <p>Mechanisch be- und entlüftet unbeheizt, Anschluss für HIL-Nachrüstung vorsehen.</p> |

| | |
|---------------------------|--|
| | Keine Anforderungen an Kühlung Bodenablauf Niro bei gefliester Dusche, Brausegarnitur mit Brauseschlauch Bodenablauf Raummitte Waschbecken aus Keramik normaler Einhandmischer Standarmatur |
| Untersuchung Prod. NZV | Raumtemperatur +15°C Beheizung mittels Radiatoren mechanisch be- und entlüftet 1xBodenablauf Waschtisch aus Niro, normaler Einhandmischer – Standarmatur |
| Ladebereich Tiere | Mechanisch be- und entlüftet Beheizung über Lüftungsanlagen auf +30°C Kühlregister in Zuluft 1 Bodenablauf 1 KW-Anschluss mit 3/4" ist für Kärcher |
| Kleintierstation | Mechanisch be- und entlüftet Über Lüftungsanlagen beheizbar auf +30°C Kühlregister in Zuluft 1 Bodenablauf 1 Waschbecken aus Niro Franke 75 – 50cm Wandarmatur Brausearmatur mit Schlauch und Schlauchsattel |
| Schleuse Tiere | Mechanisch be- und entlüftet unbeheizt Anschluss für HIL-Nachrüstung vorsehen. Keine Anforderungen an Kühlung Bodenablauf Niro bei gefliesten Duschen, Brausegarnitur mit Brauseschlauch Bodenablauf Raummitte Waschbecken aus Keramik normaler Einhandmischer Standarmatur |
| Untersuchung Tiere | Raumtemperatur +15°C Beheizung mittels Radiatoren mechanisch be- und entlüftet 1xBodenablauf Waschtisch aus Niro, normaler Einhandmischer – Standarmatur |

Handwritten signatures:







Vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat wurde am 09.08.2004 – nach Absprache mit den o.a. Amtssachverständigen des Amtes der NÖ Landesregierung und der NÖ Landesstelle für Brandverhütung –

auf elektronischem Wege die nachfolgend wiedergegebene Stellungnahme zum gegenständlichen Vorhaben vorgelegt:

„Stellungnahme des Vertreters des Verkehrs-Arbeitsinspektorates zum Projekt „ACC/HCW“

Gegen die luftfahrtbehördliche Errichtungsbewilligung für das gegenständliche Bauvorhaben besteht bei beschreibungs- und plangemäßer Ausführung sowie bei Einhaltung nachstehender, den Arbeitnehmerschutz betreffenden Auflagen, kein Einwand:

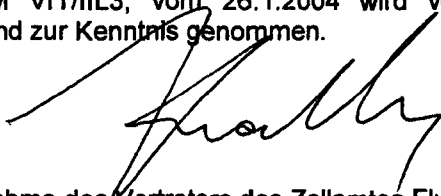
89. Die Zugänge zu Fluchttüren im Bereich der Lagerhallen und der Gerätehallen sind auf eine Länge von einem Meter und einer Breite von einem Meter zu kennzeichnen.
90. Sämtliche Notausgangstüren sowie sämtliche Fluchtwege sind gemäß Kennzeichnungsverordnung deutlich zu kennzeichnen.
91. Die Notausgangstüren sind mit Panikverschlüssen gem. EN 179 (Druck- und Stoßplatten) auszustatten. In jenen Bereichen, wo betriebsfremdes Personal sich aufhält, sind Panikverschlüsse gem. EN 1125 (z.B. Bügel) zu montieren.
92. In den Umkleidebereichen sind Sitzgelegenheiten in ausreichender Zahl vorzusehen.
93. Für die Ablage von nasser Arbeitskleidung sind geeignete Räume vorzusehen. diese Räume sind ausreichend zu be- und entlüften.
94. Sämtliche Gänge sowie die Fluchttunnel sind ausreichend zu be- und entlüften.
95. Bei sämtlichen Stiegen mit mehr als vier Stufen sind Handläufe anzubringen.
96. Die Fenster zu den Büroräumen (Airside) sind mit einem wirksamen Schallschutz auszustatten, wobei der Schallwert von 50 dB nicht überschritten werden darf. Über die Ausführung der Fenster ist ein Attest anlässlich der luftfahrtbehördlichen Benützungsbewilligung vorzulegen.
97. Sämtliche Fenster mit Ausnahme der nordseitigen sind mit einem wirksamen Schutz gegen Sonneneinstrahlung auszustatten.
98. Die Temperatur in den Lagerhallen muss mindestens 18 Grad Celsius betragen.
99. Die Fußbodenoberfläche in den Lagerhallen sowie in den Gerätehallen und Windfängen sind rutschhemmend auszuführen.
100. Die Lichtkuppeln sind so auszuführen, dass sie im Brandfall keine für die Arbeitnehmer gefährdenden Gase freisetzen. Über die entsprechende Ausführung der Lichtkuppeln ist ein Attest anlässlich der luftfahrtbehördlichen Benützungsbewilligung vorzulegen.
101. Glasflächen, die als Wände ausgeführt werden, sind deutlich zu kennzeichnen und müssen aus Sicherheitsmaterial bestehen. Über die Ausführung der Glaswände ist ein Attest anlässlich der luftfahrtbehördlichen Benützungsbewilligung vorzulegen.
102. Sämtliche Säulen, die in Fahrbereichen situiert sind, sind mit einem wirksamen Anfahrerschutz auszustatten.
103. Die elektrisch betriebenen Sektionaltore und Schnellauftore sind einer Abnahmeprüfung zu unterziehen. Über die positive Abnahmeprüfung sind Atteste anlässlich der luftfahrtbehördlichen Benützungsbewilligung vorzulegen. Diese Tore sind außerdem einer wiederkehrenden Überprüfung zu unterziehen.
104. Die Schleuse im Bereich des „Valorengutlagers“ ist ausreichend zu be- und entlüften.
105. Die Türen zu den Kühlzellen sind so einzurichten, dass sie sich von innen jederzeit und leicht öffnen lassen.

106. Die beiden über das Dach führenden Fluchtwege aus der Betriebsgaststätte sind ständig eis- und schneefrei zu halten und so auszuführen, dass sie bei jeder Witterung benützbar sind. Außerdem sind diese beiden Fluchtwege ausreichend zu beleuchten.
107. Bei der Aufstellung von Bildschirmarbeitsplätzen sind die Bestimmungen der Bildschirmarbeitsplatzverordnung einzuhalten.
108. In den Lagerhallen ist auf das Verbot des Rauchens sowie auf das Verbot des Hantierens mit offenem Licht und Feuer deutlich sichtbar hinzuweisen.
109. Die Aufstellflächen der Geräte für die erste Löschhilfe sind von Lagerungen ständig freizuhalten. Außerdem sind diese Stellen gem. Kennzeichnungsverordnung deutlich zu kennzeichnen."

Am heutigen Tag erklärt der Vertreter des Verkehrs-Arbeitsinspektorates, ADir. Herbert Lenk, über Befragung telefonisch, dass aus Sicht des Verkehrs-Arbeitsinspektorates kein Einwand gegen die Erteilung einer Ausnahmegewilligung gemäß § 95 Abs. 3 ArbeitnehmerInnenschutzgesetz, BGBl. Nr. 450/1994 i.d.g.F., betreffend die Abweichung hinsichtlich der geforderten Breite des Wartungssteges im Fassadenbereich von 600 mm auf 420 mm (an der Südfassade) besteht. Dies insbesondere deshalb, weil dieser Wartungssteg kein ständiger Bediengang ist und nur maximal 4mal jährlich zu Reinigungszwecken benutzt wird.

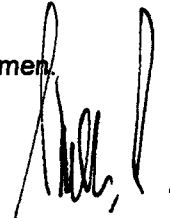
Stellungnahme des Vertreters der Bundespolizeidirektion Schwechat:

Auf das Abstimmungsgespräch bezüglich Sicherheits- und Zutrittskonzept mit Vertretern des Flughafens Wien u.BM VIT/III.3, vom 26.1.2004 wird verwiesen. Im übrigen wird das Verhandlungsergebnis zustimmend zur Kenntnis genommen.



Stellungnahme des Vertreters des Zollamtes Flughafen-Wien:

Das Verhandlungsergebnis wird zustimmend zur Kenntnis genommen.



Der Vertreter der Stadtgemeinde Schwechat hat sich vor Schluss der Verhandlung, ohne Einwendungen zu erheben und ohne Unterschriftsleistung, entfernt.

Stellungnahme der Vertreter der Flughafen Wien Aktiengesellschaft:

Das Verhandlungsergebnis wird zustimmend zur Kenntnis genommen.



Der Bundesminister für Landesverteidigung hat bis zum heutigen Tag keine Stellungnahme abgegeben.

Von den beiden Amtssachverständigen des Amtes der NÖ Landesregierung werden an Gebühren EUR 4.275,24 geltend gemacht (17 halbe Stunden für die Verhandlung am 18.8.2004, 29 halbe Stunden für Vorgespräche am 16.10.2003, 19.11.2003, 15.1.2004, 13.5.2004 und 9.8.2004). Der Vertreter der Flughafen Wien Aktiengesellschaft erklärt hiezu, dass diese Gebühren seitens der Flughafen Wien Aktiengesellschaft direkt mit dem Amt der NÖ-Landesregierung abgerechnet werden.



Auf die Verlesung der laut diktierten Verhandlungsschrift wird von den Verhandlungsteilnehmern verzichtet.

Da kein weiteres Vorbringen erfolgt, verkündet der Verhandlungsleiter den nachfolgenden

BESCHIED
SPRUCH

I.

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Zivilluftfahrtbehörde erteilt hiermit gemäß § 78 Abs. 1 und 2 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957 i.d.g.F., nach Anhörung des Bundesministers für Landesverteidigung der Flughafen Wien Aktiengesellschaft gemäß dem Antrag vom 09.07.2004, modifiziert am heutigen Tag wie im Befund ersichtlich, die Bewilligung für die Errichtung eines Air Cargo-Centers und eines Handling-Centers West auf dem Flughafen Wien, unter Zugrundelegung folgender, integrierte Bestandteile dieses Bescheides bildender Unterlagen, und zwar

| Planinhalt | Datum |
|--|------------|
| BAUBESCHREIBUNG ARCHITEKTUR | 08.07.2004 |
| BRANDSCHUTZ - Brandschutzkonzept ACC-HCW - RWA-Konzept ACC-HCW in Anlehnung an die TRVB 125/97 - Simulationsberechnungen Lagerhallen ACC - Simulationsberechnungen Frachthalle verdichteter Sprinkler - Simulationsberechnungen Sonderbauteil-Büro optional | 08.07.2004 |

| ARCHITEKTUR PLÄNE 1/5 | | |
|-----------------------|------------------------------------|------------|
| Plannummer | Planinhalt | Datum |
| ACC-HCW-01-ER-LP-00 | ACC-HCW Lageplan | 08.07.2004 |
| ACC-HCW-01-ER-AA-00 | ACC-HCW Außenanlagen | 08.07.2004 |
| ACC-01-ER-1UG-00 | ACC Grundriss 1.UG / Kollektor | 08.07.2004 |
| ACC-01-ER-EG-00 | ACC Grundriss EG | 08.07.2004 |
| ACC-01-ER-EG-01 | ACC HALLEN 264, 265, 266 | 08.07.2004 |
| ACC-01-ER-EG-02 | ACC HALLEN 264, 265, 266 - ABBRUCH | 08.07.2004 |
| ACC-01-ER-ZG-00 | ACC Grundriss Zwischengeschoß | 08.07.2004 |
| ACC-01-ER-1OG-00 | ACC Grundriss 1.OG | 08.07.2004 |
| ACC-01-ER-2OG-00 | ACC Grundriss 2.OG | 08.07.2004 |
| ACC-01-ER-3OG-00 | ACC Grundriss 3.OG | 08.07.2004 |
| ACC-01-ER-DD-00 | ACC Dachdraufsicht | 08.07.2004 |
| ACC-01-ER-FS-950 | SCHEMA Teilbetriebnahme EG | 08.07.2004 |
| ACC-01-ER-FS-951 | SCHEMA Teilbetriebnahme UG | 08.07.2004 |

| ARCHITEKTUR PLÄNE 2/5 | | |
|--------------------------|-----------------------------------|------------|
| Plannummer | Planinhalt | Datum |
| ACC-01-ER-S1-2-00 | ACC Schnitte 1,2 | 08.07.2004 |
| ACC-01-ER-S3-4-5-00 | ACC Schnitte 3,4,5 | 08.07.2004 |
| ACC-01-ER-S6-7-8-9-13-00 | ACC Schnitte 6,7,8,9,13 | 08.07.2004 |
| ACC-01-ER-S10-11-12-00 | ACC Schnitte 10,11,12 Bauteil ACC | 08.07.2004 |
| ACC-01-ER-S1-01 | ACC-Detailschnitt 1-1 | 08.07.2004 |

| | | |
|-----------------|------------------------------------|------------|
| ACC-01-ER-D1 | ACC Detail Stiege 12 (Baustufe 1A) | 08.07.2004 |
| ACC-01-ER-D3-00 | ACC Schnitt Geb. 263 Bestand | 08.07.2004 |
| ACC-01-ER-A1-00 | ACC Ansicht Nord | 08.07.2004 |
| ACC-01-ER-A2-00 | ACC Ansicht Süd | 08.07.2004 |
| ACC-01-ER-A3-00 | ACC Ansicht West | 08.07.2004 |
| ACC-01-ER-A4-00 | ACC Ansicht Ost | 08.07.2004 |
| ACC-01-ER-A5-00 | ACC Ansichten Nord Hallen | 08.07.2004 |
| ACC-01-ER-A6-00 | ACC Ansicht Süd Überstellstrasse | 08.07.2004 |

ARCHITEKTUR PLÄNE 3/5

| Plannummer | Planinhalt | Datum |
|----------------------|---|------------|
| HCW-01-ER-1UG-00 | HCW Grundriss Untergeschoss | 08.07.2004 |
| HCW-01-ER-EG-00 | HCW Grundriss Erdgeschoss | 08.07.2004 |
| HCW-01-ER-ZG-00 | HCW Grundriss Zwischengeschoss | 08.07.2004 |
| HCW-01-ER-1OG-00 | HCW Grundriss 1.Obergeschoss | 08.07.2004 |
| HCW-01-ER-2OG-00 | HCW Grundriss 2.Obergeschoss | 08.07.2004 |
| HCW-01-ER-TH-01-00 | Grundriss Gerätehalle Süd - Busüberdachung | 08.07.2004 |
| HCW-01-ER-DD-00 | HCW Dachdraufsicht inkl. Gerätehalle Süd + Busüberdachung | 08.07.2004 |
| HCW-01-ER-S-A-B-00 | HCW Schnitte A-A, B-B | 08.07.2004 |
| HCW-01-ER-S-C-D-00 | HCW Schnitte C-C, D-D | 08.07.2004 |
| HCW-01-ER-S-E/F-00 | HCW Schnitte E/F | 08.07.2004 |
| HCW-01-ER-S10-A-B-00 | Gerätehalle Süd Schnitte A-A / B-B | 08.07.2004 |
| HCW-01-ER-S11-A-B-00 | Busüberdachung Schnitte A-A / B-B | 08.07.2004 |
| HCW-01-ER-S-H-I-J-00 | HCW Sicherheitszugang Schnitte H-I-J | 08.07.2004 |
| HCW-01-ER-S-A-01 | HCW Detailschnitt 1 | 08.07.2004 |
| HCW-01-ER-A-00 | HCW Ansichten | 08.07.2004 |
| HCW-01-ER-A10-00 | Ansichten Gerätehalle Süd, Busüberdachung | 08.07.2004 |

ARCHITEKTUR PLÄNE 4/5

| Plannummer | Planinhalt | Datum |
|----------------------|--------------------------------------|------------|
| ACC-HCW-01-ER-KOL-00 | ACC-HCW Gesamtplan Kollektor + Kanal | 08.07.2004 |
| ACC-01-ER-SK1-00 | ACC Schnitte Kollektor Bereich 1 | 08.07.2004 |
| HCW-01-ER-SK2-00 | HCW Schnitte Kollektor Bereich 2 | 08.07.2004 |
| ACC-HCW-01-ER-SK3-00 | ACC-HCW Schnitte Kollektor Bereich 3 | 08.07.2004 |
| ACC-HCW-01-ER-SK4-00 | ACC-HCW Schnitte Kollektor Süd | 08.07.2004 |

ARCHITEKTUR PLÄNE 5/5

| Plannummer | Planinhalt | Datum |
|-----------------------|--|------------|
| ACC-01-ER-BR-1UG-00 | Brandschutzkonzept ACC Grundriss 1.UG | 08.07.2004 |
| ACC-01-ER-BR-EG-00 | Brandschutzkonzept ACC Grundriss EG | 08.07.2004 |
| ACC-01-ER-BR-ZG-00 | Brandschutzkonzept ACC Grundriss ZG | 08.07.2004 |
| ACC-01-ER-BR-1OG-00 | Brandschutzkonzept ACC Grundriss 1.OG | 08.07.2004 |
| ACC-01-ER-BR-2OG-00 | Brandschutzkonzept ACC Grundriss 2.OG | 08.07.2004 |
| ACC-01-ER-BR-3OG-00 | Brandschutzkonzept ACC Grundriss 3.OG | 08.07.2004 |
| HCW-01-ER-BR-1UG-00 | HCW Brandschutzkonzept UG | 08.07.2004 |
| HCW-01-ER-BR-EG-00 | HCW Brandschutzkonzept EG | 08.07.2004 |
| HCW-01-ER-BR-ZG-00 | HCW Brandschutzkonzept 1.ZG | 08.07.2004 |
| HCW-01-ER-BR-1OG-00 | HCW Brandschutzkonzept 1.OG | 08.07.2004 |
| HCW-01-ER-BR-2OG-00 | HCW Brandschutzkonzept 2.OG | 08.07.2004 |
| HCW-01-ER-BR-S-A-B-00 | HCW Brandschutzkonzept Schnitte A-A, B-B | 08.07.2004 |

HAUSTECHNIK 1/2

| | | |
|--|-------------------------------------|------------|
| | Technische Beschreibung Haustechnik | 08.07.2004 |
|--|-------------------------------------|------------|

| Plannummer | Planinhalt | Datum |
|-------------------|---|------------|
| ACC-04-ER-FS-S-01 | Funktionsschema Warmwasserbereitung ACC | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-FS-S-02 | Funktionsschema Warmwasserbereitung ACC | 08.07.2004 |

| | | |
|----------------------|---|------------|
| ACC-04-ER-FS-S-03 | Funktionsschema Warmwasserbereitung 3 ACC | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-FS-S-SP | Funktionsschema Sprinkler | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-FS-H-01-V1 | Funktionsschema Heizung UFO 1 | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-FS-H-02-V1 | Funktionsschema Heizung UFO 2 | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-FS-K-01 | Funktionsschema Kälte ACC | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-FS-L-01-V1 | Lüftung Technik ACC | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-FS-L-02-V1 | Lüftung Garderoben ACC | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-FS-L-03-V1 | Lüftung Nebenräume ACC | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-FS-L-04-V1 | Lüftung Lager ACC | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-FS-L-05-V1 | Lüftung Büro + Nebenräume ACC | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-FS-L-06-V1 | Lüftung Veterinär ACC | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-FS-L-07-V1 | Abluft Nassgruppen EG ACC | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-FS-L-09-V1 | Abluft Müllraum ACC | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-FS-L-10-V1 | Lüftung Büros ACC | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-FS-L-11-V1 | Lüftung Büros ACC | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-FS-L-12-V1 | Lüftung Büros ACC | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-FS-L-14-V1 | Druckbelüftung ACC | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-FS-L-15-V1 | Abluft Schleuse ACC | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-FS-L-16-V1 | Lüftung Enteisen ACC | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-FS-L-17-V1 | Brandrauchentlüftung ACC | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-FS-L-18-V1 | Batterieraumlüftung ACC | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-SS-L-01 | Strangschema Lüftung Veterinärbereich | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-DD-01 | Dachdraufsicht ACC / HCW | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-3OG-01 | Grundriss 3.Obergeschoss | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-3OG-02 | Grundriss 3.Obergeschoss | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-2OG-01 | Grundriss 2.Obergeschoss | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-2OG-02 | Grundriss 2.Obergeschoss | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-1OG-01 | Grundriss 1.Obergeschoss | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-1OG-02 | Grundriss 1.Obergeschoss | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-1ZG-01 | Grundriss Zwischengeschoss | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-1ZG-02 | Grundriss Zwischengeschoss Sprinkler | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-EG-SP | Grundriss EG Sprinkler ACC | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-EG-01 | Grundriss EG ACC | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-UG-01 | Grundriss UG, Teil 1 ACC | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-UG-02 | Grundriss UG, Teil 2 ACC | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-KOLL-01 | Grundriss Kollektor Süd | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-KOLL-02 | Grundriss Kollektor Nord | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-KOLLÜB | Anschluss Kollektor bestehende Leitungen Übersicht | 08.07.2004 |
| ACC-04-ER-LP-S-01 | Straße ACC/HCW Anschluss Oberflurhydranten ACC/HCW | 08.07.2004 |

| HAUSTECHNIK 2/2 | | |
|------------------------|---|--------------|
| Plannummer | Planinhalt | Datum |
| HCW-04-ER-FS-S-01 | Funktionsschema Warmwasserbereitung HCW | 08.07.2004 |
| HCW-04-ER-FS-H-01 | Funktionsschema Heizung HCW | 08.07.2004 |
| HCW-04-ER-FS-K-01 | Funktionsschema Kälte HCW | 08.07.2004 |
| HCW-04-ER-FS-L-01-V1 | Lüftung Keller HCW | 08.07.2004 |
| HCW-04-ER-FS-L-02-V1 | Lüftung Büro HCW | 08.07.2004 |
| HCW-04-ER-FS-L-03-V1 | Lüftung Aufenthalt HCW | 08.07.2004 |
| HCW-04-ER-FS-L-04-V1 | Lüftung Entsorgung HCW | 08.07.2004 |
| HCW-04-ER-FS-L-05-V1 | Lüftung Akkustationen HCW | 08.07.2004 |
| HCW-04-ER-FS-L-06-V1 | Lüftung Garderoben HCW | 08.07.2004 |
| HCW-04-ER-FS-L-07-V1 | Abluft Nassgruppen HCW | 08.07.2004 |
| HCW-04-ER-FS-L-09-V1 | Abluft Montagegrube HCW | 08.07.2004 |
| HCW-04-ER-FS-L-11-V1 | Lüftung Essensausgabe HCW | 08.07.2004 |
| HCW-04-ER-FS-L-12-V1 | Brandrauchentlüftung | 08.07.2004 |
| HCW-04-ER-FS-L-13-V1 | Abluft Triebwerk UG | 08.07.2004 |
| HCW-04-ER-FS-L-14-V1 | Abluft Gerätehalle EG HCW | 08.07.2004 |

| | | |
|-----------------------------|--|------------|
| HCW-04-ER-FS-L-15-V1 | Schweißplatz Werkstätte HCW | 08.07.2004 |
| HCW-04-ER-FS-L-16-V1 | Batterieraum UG HCW | 08.07.2004 |
| HCW-04-ER-FS-SD-01 | Akkuladestation Druckluft, Dest. Wasser, Trinkwasserchlorungsanlage | 08.07.2004 |
| HCW-04-ER-D-S-01 | Detail Entsorgung | 08.07.2004 |
| HCW-04-ER-2OG-01 | HCW Grundriss 2. Obergeschoß | 08.07.2004 |
| HCW-04-ER-1OG-01 | HCW Grundriss 1. Obergeschoß | 08.07.2004 |
| HCW-04-ER-1ZG-01-V6 | HCW Grundriss 1. Zwischengeschoß | 08.07.2004 |
| HCW-04-ER-EG-Schleuse-01-V6 | HCW Grundriss Schleuse | 08.07.2004 |
| HCW-04-ER-EG-02 | HCW Grundriss Erdgeschoss, Teil 2 | 08.07.2004 |
| HCW-04-ER-EG-01 | HCW Grundriss Erdgeschoss, Teil 1 | 08.07.2004 |
| HCW-04-ER-1UG-01 | HCW Grundriss 1. Untergeschoss | 08.07.2004 |
| TEMP-04-ER-EG-01-V6 | HCW Grundriss Erdgeschoß, Gerätehalle Süd | 08.07.2004 |

| ELEKTROTECHNIK | | |
|-----------------------|-------------------------------------|------------|
| | Einreichbeschreibung Elektrotechnik | 18.08.2004 |

| Plannummer | Planinhalt | Datum |
|----------------------|--|--------------|
| ACC-03-ER-1UG-01-00 | ACC – Elektroinstallationen – UG | 08.07.2004 |
| ACC-03-ER-EG-01-00 | ACC – Elektroinstallationen – EG | 08.07.2004 |
| ACC-03-ER-ZG-01-00 | ACC – Elektroinstallationen – ZG | 08.07.2004 |
| ACC-03-ER-1OG-01-00 | ACC – Elektroinstallationen – 1. OG | 08.07.2004 |
| ACC-03-ER-2OG-01-00 | ACC – Elektroinstallationen – 2. OG | 08.07.2004 |
| ACC-03-ER-3OG-01-00 | ACC – Elektroinstallationen – 3. OG | 08.07.2004 |
| GES-03-ER-BMA-01-00 | Schema der Brandmeldeanlage | 08.07.2004 |
| GES-03-ER-BRE-01-00 | Brandrauchentlüftung mechanisch ACC/HCW | 08.07.2004 |
| GES-03-ER-BRE-02-00 | Natürliche Brandrauchentlüftungen Halle ACC/HCW | 08.07.2004 |
| GES-03-ER-BRE-03-00 | Natürliche Brandrauchentlüftung Stiegenhäuser ACC/HCW | 08.07.2004 |
| GES-03-ER-BRE-04-00 | Brandrauchentlüftung - Steuertableau | 08.07.2004 |
| GES-03-ER-STLG-01-00 | Starkstrom Steigleitungsschema | 11.08.2004 |
| GES-03-ER-SIB-01-00 | Schema der Sicherheitsbeleuchtung | 08.07.2004 |
| HCW-03-ER-1UG-01-00 | HCW – Elektroinstallationen – UG | 08.07.2004 |
| HCW-03-ER-EG-01-00 | HCW – Elektroinstallationen – EG | 08.07.2004 |
| HCW-03-ER-1ZG-01-00 | HCW – Elektroinstallationen – ZG | 08.07.2004 |
| HCW-03-ER-1OG-01-00 | HCW – Elektroinstallationen – OG1 | 08.07.2004 |
| HCW-03-ER-2OG-01-00 | HCW – Elektroinstallationen – 2. OG | 08.07.2004 |
| HCW-03-ER-TH-01-00 | HCW – Gerätehalle Süd + Busüberdachung E-Inst. EG | 08.07.2004 |
| KOL-03-ER-UG-01-00 | Elektroinstallationen - Kollektoren | 08.07.2004 |
| GES-03-ER-20KV-01-00 | Einlinienschalbild Trafostation Nr. 18 HCW/ACC | 11.08.2004 |
| GES-03-ER-NSHV-01-00 | HSP Stationen 18 / NSP 1 | 11.08.2004 |
| GES-03-ER-NSHV-02-00 | ACC 1 / Station 18 / NSP 2 | 11.08.2004 |
| GES-03-ER-NSHV-03-00 | ACC 2 / Station 18 / NSP 3 | 11.08.2004 |

und unter den in der - ebenfalls einen integrierten Bestandteil dieses Bescheides bildenden - Verhandlungsschrift des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, Projektmanagement Verfahrensführung Flughäfen, vom 18.08.2004, GZ. BMVIT-60.689/0002-II/PMV, enthaltenen Bedingungen u. Auflagen (1. – ~~109~~).

II.

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Zivilluftfahrtbehörde erteilt hiermit der Flughafen Wien AG auf Antrag vom 18.8.2004 eine Ausnahmegewilligung gemäß § 95 Abs. 3 ArbeitnehmerInnenschutzgesetz, BGBl. Nr. 450/1994 i.d.g.F., dahingehend, dass von der geforderten Breite des Wartungssteiges von 600 mm auf 420 mm an der Südfassade abgewichen werden kann.

III.

Für die Erteilung dieses Bescheides sind von der Flughafen Wien AG

- | | | | |
|----|---|-----|---------------|
| a) | gemäß TP ^(Fund) 393 lit. b Ziff. 1 der Bundes-Verwaltungs- Abgabenverordnung, BGBl. Nr. 24/1983 i.d.g.F., eine Verwaltungsabgabe von | EUR | 224,50 |
| b) | gemäß § 1 der Bundes-Kommissionsgebührenverordnung, BGBl. Nr. 246/1976 i.d.g.F., Kommissionsgebühren für 3 Amtsorgane und 17/2 Stunden von | EUR | 481,95 |
| c) | gemäß Gebührengesetz 1957 i.d.g.F., (Anträge, Antragsbeilagen, Verhandlungsschrift) Gebühren von... .. | EUR | 3.678,80 |

somit insgesamt EUR ~~4.385~~**4.385,25** zu entrichten.

Die Verwaltungsabgaben, die Kommissionsgebühren und die Gebühren gemäß Gebührengesetz sind binnen 2 Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides mittels der beigeschlossenen Zahlscheine an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zu überweisen.

BEGRÜNDUNG

Zu I.: Die Realisierung des gegenständlichen Vorhabens ist im Interesse eines sicheren und geordneten Flughafenbetriebes auf dem Flughafen Wien notwendig.

Das Vorhaben ist für die Sicherheit der Luftfahrt förderlich und auf Grund der Ergebnisse der vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Projektmanagement Verfahrensführung

Flughäfen, am 18.08.2004 auf dem Flughafen Wien durchgeführten Verhandlung gemäß § 78 Abs. 1 und 2 LFG zu bewilligen.

Die Bedingungen und Auflagen, die den Erfordernissen der Sicherheit der Luftfahrt Rechnung tragen, stützen sich auf das Gutachten der Amtssachverständigen der Obersten Zivilluftfahrtbehörde und des Amtes der NÖ Landesregierung sowie auf die Ausführungen der Vertreter der NÖ-Landesstelle für Brandverhütung, der Austro Control GesmbH, des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und des Bundesministeriums für Gesundheit und Frauen. Auf die diesem Gutachten zugrunde liegenden detaillierten Befundausführungen wird – um Wiederholungen zu vermeiden – ausdrücklich hingewiesen.

Zu II.: Die gegenständliche Bewilligung war zu erteilen, da der Wartungssteg keinen ständigen Bediengang darstellt und nur maximal 4mal jährlich zu Reinigungszwecken genutzt wird.

Zu III.: Die Kostenentscheidung gründet sich auf die bezogenen Rechtsvorschriften.

RECHTSMITTELBELEHRUNG

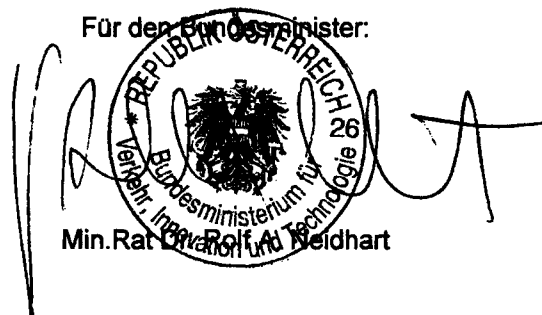
Gegen diesen Bescheid ist kein ordentliches Rechtsmittel zulässig.

HINWEIS

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb von sechs Wochen nach Zustellung Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof und ebenso an den Verfassungsgerichtshof erhoben werden. Sie muß von einem Rechtsanwalt unterschrieben sein. Bei Einbringung einer solchen Beschwerde, ist eine Gebühr von EUR 180,- zu entrichten.

Der Inhalt und die Verkündung dieses mündlichen Bescheides werden hiermit gemäß § 62 Abs. 2 AVG beurkundet.

Verhandlungsdauer: 17 halbe Stunden

Für den Bundesminister:

Min. Rat Dr. Rolf A. Weidhart
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
REPUBLIC OF AUSTRIA
REPUBLIK ÖSTERREICH 26

Zur Kenntnis genommen:



**PROJEKTMANAGEMENT
VERFAHRENSFÜHRUNG FLUGHÄFEN***Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie*

GZ. BMVIT-60.689/0002-II/PMV/2005

*Infrastruktur*Betr.: Flughafen Wien;
Air Cargo- und Handling Center West;
Air Cargo Center-Provisorium einschließlich
fördertechnischer Einrichtungen für
Flugfrachtpaletten;
Teil-Benützungsbewilligungen

Flughafen Wien, 03.03.2005

VERHANDLUNGSSCHRIFT

aufgenommen am 03.03.2005 auf dem Flughafen Wien vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Projektmanagement Verfahrensführung Flughäfen, gemäß §§ 40 - 44 AVG in Verbindung mit § 78 Abs. 2 Luftfahrtgesetz, BGBl. Nr. 253/1957 i.d.g.F (LFG).

Gegenstand der Verhandlung

Antrag der Flughafen Wien Aktiengesellschaft vom 16.02.2005, mündlich modifiziert am 03.03.2005, auf Erteilung der Teil-Benützungsbewilligungen gemäß § 78 LFG für die gemäß den Bescheiden des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Zivilluftfahrtbehörde vom 18.08.2004, BMVIT-60.689/0002-II/PMV/04, und vom 14.12.2004, GZ. BMVIT-60.689/0005-II/PMV/2004, auf dem Flughafen Wien errichteten Bauwerke, Anlagen und Einrichtungen, nämlich

- für das Air Cargo Center-Provisorium sowie
- für fördertechnische Einrichtungen für Flugfrachtpaletten.

Anwesende**Verhandlungsleiter:**

Min.Rat Dr. Rolf A. NEIDHART

Mitwirkende amtliche Organe:Mag. Martin STROBEL
Bundesministerium für Verkehr, Innovation
und Technologie Projektmanagement
Verfahrensführung Flughäfen**Sonstige Behördenvertreter:**Bundesministerium für Verkehr, Innovation
und Technologie, Verkehrs-Arbeitsinspektorat

AD Herbert LENK

Amt der NÖ Landesregierung:

OBR Dipl.-Ing. Josef MILLNER
als bautechnischer Amtssachverständigerw.Hofrat Dipl.-Ing. Ernst BISTRICKY
als elektro- und maschinenbautechnischer
Amtssachverständiger

NÖ Landesstelle für Brandverhütung:

Techn. R. Emmerich GRONE

Zollamt Flughafen Wien:

Gerhard KOLLER

Anwesende Parteien und sonstige Beteiligte:

Flughafen Wien Aktiengesellschaft:

Ing. Christian MOLLIK
Arch. Dipl.-Ing. Irene KONRAD
Dipl.-Ing. Richard FELLER
OBI Walter TUMA
Mag. Alexander STEFKA

Projektanten und ausführende Firmen:

ÖBA Vasko und Partner:

Mirsad BIJELJINAK
Ing. Andreas STRODL

Projektsteuerung Büro Lechner:

Dipl.-Ing. Heide FRITZ

Fa. Gerstl:

Reinhard ECKER
Robert BAUER
Ing. Helmut WOLF
Bmst. Edwin BRUNNER

Fa. Radel und Hahn

Dipl.-Ing. Christoph BRAUNRATH
Kurt STEINER

Elektro Bostelmann

Ing. Klaus PUCHEGGER

Architekturbüro Treusch:

Arch. Dipl.-Ing. Andreas TREUSCH
Dipl.-Ing. Bernd SCHEFFKNECHT
Peter MÜLLER

Fa. ZFG

Ing. Josef FELLHOFER

Büro Eipeldauer:

Ing. Alfred EIPELDAUER

Schriftführerin:

Nicole JANISCH

Nach Eröffnung der Verhandlung um 08.30 Uhr und Feststellung der Anwesenden sowie ihrer Vertretungsbefugnis wird vom Verhandlungsleiter der Verhandlungsgegenstand dargelegt.

Die Projekte werden nochmals erläutert. Ein Ortsaugenschein wird durchgeführt.

Sodann erstellen die Amtssachverständigen des Amtes der NÖ Landesregierung sowie die Vertreter der NÖ Landesstelle für Brandverhütung und des Verkehrs-Arbeitsinspektorates gemeinsam folgenden

BEFUND

Die heutige Kollaudierungsverhandlung betrifft die gemäß den Bescheiden des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Zivilluftfahrtbehörde vom 18.08.2004, BMVIT-60.689/0002-II/PMV/04, und vom 14.12.2004, GZ. BMVIT-60.689/0005-II/PMV/2004, auf dem Flughafen Wien errichteten Bauwerke, Anlagen und Einrichtungen, nämlich

➤ das Air Cargo Center-Provisorium sowie

- fördertechnische Einrichtungen für Flugfrachtpaletten.

Im Detail sind von der heutigen Kollaudierungsverhandlung folgende Räumlichkeiten, Anlagen und Einrichtungen betroffen:

**BMVIT-60.689/0002-II/PMV/04
(Air Cargo Center-Provisorium)**

Untergeschoss ACC:

A 99.068 Fluchtunnel(von Fluchstiege1 bis zum Gang)
A 99.069 Gang
A 99.017 Stiege 11 bis Erdgeschoß
A 99.011 Batterieraum
A 99.012 Telefonunterverteiler
A 99.013 Gang von Achse 7 (Abtrennung durch Bautür) bis Gang A 99.069
A 99.019 Schacht
Kanäle für Druckbelüftung

Erdgeschoss ACC:

HCW-Lager:

Achse 0-1/ A-B
A 00.088 Lager HCW
A 00.090 Sprinkler

RFS-Halle:

Achse 1-3/A-B
A 00.091 RFS-Halle
A 00.092 Büro RFS
A 00.093 SIKO
SZ-Container permanent

Südliche Frachthalle:

Achse 3-6/A-B1
A 00.094 RFS-Lager
A 00.095 Sprinkler
A 00.097 WC Damen
A 00.098 WC Herren
A 00.099 Waschraum Damen
A 00.100 Waschraum Herren
A 00.101 Nebenraum
A 00.102 Verkehrsfläche
A 00.103 Aufenthalt Raucher
A 00.104 Aufenthalt Nichtraucher
A 00.105 B/D

A 00.072 Büro RFS
A 00.073 Verkehrsfläche
A 00.074 LAN-Raum
VC-Container temporär

Importlager:

Achse 3-4/B1-B3
A 00.071 Importlager

Nördliche Frachthalle:

Achse 4-6/B1-D
A 00.075 Importlager
A 00.076 LHM
A 00.079 Fluchstiege1
A 00.006 Stiege12
A 00.007 Gang

A 00.008 Waschraum
A 00.009 WC
A 00.010 LAN-Raum
A 00.011 Kleinlager
A 00.012 Kleinlager
A 00.013 Schleuse
SZ-Container temporär
Zoll-Container temporär
VC-Container temporär

Müllraum:

Achse 3-4/B3-B4
A 00.070 Müllraum

Valorengutraum:

Achse 3-4/C-D
A 00.001 Schleuse
A 00.002 Schalter
A 00.003 Schalterbüro
A 00.004 Manipulation
A 00.005 Tresor

Stiege 11, A 00.019

Außenanlage:

RFS-Hof
Postumschlaghof
Rampe Achse 3-8
Rampenvorfahrt Achse 1-6
Vorfeld Süd Achse 0-6 bis Vorfeldstrasse

Die ständigen Container werden in der Klassifikation F 30 errichtet, die temporären Container werden außen mit einer F 30 Beplankung versehen.

BMVIT-60.689/0005-II/PMV/04

(fördertechnische Einrichtungen für Flugfrachtpaletten)

Palettieranlage Bereich I, Linien A und B im Bereich Halle RFS den Achsen A1-B2/1-2
Palettieranlage Bereich II im Bereich südliche Frachthalle Achsen A-A2/4-6

Gegenüber dem bewilligten Zustand wurden folgende Änderungen festgestellt:

BMVIT-60.689/0002-II/PMV/04

(Air Cargo Center-Provisorium)

Bautechnik:

- Ausführung Dachkonstruktion Lagerhalle in Holzkonstruktionsbauweise
- Türe in temporärer Gipskartonwand für Importlager
- SZ-Container permanent in RFS-Halle
- SZ-VC-ZOLL Container temporär in Frachthalle
- Untergeschoss: Räume zw. Achse 4 und 7.1 sind nicht Bestandteil der Teilbetriebnahme (ausgenommen Batterieraum, Telefonunterverteiler)
- Rampe von Achse 6-8
- Vordachuntersicht als abgehängte Metalldecke, Vordachblende in VSG-Glaskonstruktion

Elektrotechnik:

Änderung der Sicherheitsbeleuchtung

Es wird die Sicherheitsbeleuchtungsanlage wie folgt ausgeführt:
Anstelle der 8W Leuchten werden SL und RZ-Leuchten mit LED Leuchtmittel installiert.

Die gemäß ÖNORM EN 1838 erforderlichen Planungsänderungen aufgrund von unterschiedlichen Leuchtenabständen für die Sicherheitsleuchten und unterschiedlichen Erkennungsweiten bei den RZ Leuchten wurden in der Detailplanung berücksichtigt.

Das Versorgungskonzept über jeweils 1 Zentralbatterieanlage mit entsprechenden Unterstationen pro Gebäudeteil bleibt unverändert.

Auch die Systematik hinsichtlich der Verkabelung der Anlage bleibt unverändert.

Neu sind die eingesetzten Leuchtentypen:

SL:

- SL-E.LED-AT-ILS
- Allgemeinbeleuchtung über ADR 20 und DBGUV-A

RZ:

- RZ-E.LED-AT-ILS
- SL-E-LED-AT-ILS mit Piktogrammscheibe
- S1-LED-AT-ILS Scheibenleuchte

Das Anlagenfabrikat DIN-CEAG auf DIN-DZB wurde geändert, da die LED Leuchten mit ILS Technologie als auch mit der verbesserten AT Einzelleuchten-Überwachung ausgestattet ist. Die Wartung und Betriebsführung erfolgt wie im bisherigen Konzept von der Zentralen Überwachungszentrale aus.

Für die Teilinbetriebnahme bis Ende Mai 2005 wird die Ersatzstromversorgung für die Not- und Sicherheitsbeleuchtung mit einer USV – Anlage realisiert. Die Unterbringung der USV – Anlage erfolgt im Batterieraum ACC UG1

Technische Daten der USV – Anlage:

- Ausgangsnennleistung 30kVA
- Gesamtwirkungsgrad bei 100% Nennlast im Online mode 92%
- Batterietyp – verschlossene Bleibatterien (Stationäre Bleibatterien).

BMVI-60.689/0005-II/PMV/04

(fördertechnische Einrichtungen für Flugfrachtpaletten)

- Keine Abweichungen.

Betreffend die obigen Ausführungen wurden folgende Pläne vorgelegt und zum Akt genommen:

Baupläne:

- Bestandsplan Grundriss EG, ACC Teilinbetriebnahme März 2005, vom 23.02.2005, M: 1:100, Plan Nr. ACC-01-BP-EG-00-01
- Bestandsplan Grundriss 1. UG, ACC Teilinbetriebnahme März 2005, vom 23.02.2005, M: 1:100, Plan Nr. ACC-01-BP-UG-00-01
- Bestandsplan Schnitte, ACC Teilinbetriebnahme März 2005, vom 23.02.2005, M: 1:100, Plan Nr. ACC-01-BP-S-00-01
- Bestandsplan Lageplan, ACC Teilinbetriebnahme März 2005, vom 23.02.2005, M: 1:500, Plan Nr. ACC-01-BP-LP-00-01

alle verfasst von Architekturbüro Treusch, Wien.

Elektroinstallationspläne:

| Planinhalt | | Maßstab | Plan Nr. |
|------------|--|---------|---------------------------------|
| ACC | Übersichtsplan Energieversorgung | | ACC-300.70.00-DK-STG-01-02 |
| ACC EG | Sicherheitsbeleuchtung EG-Achse 0-6 | | ACC-300.70.00-WM-EG/BP_ÜB/SIBEL |
| ACC UG1 | Sicherheitsbeleuchtung UG Fluchttunnel | | ACC-300.70.00-WM-1UG_ÜB/SIBEL |

| | | | |
|----------|---|------|-----------------------------|
| ACC 1.UG | Bestandsplan Teil 02-01 | 1:50 | ACC-300.70.00-BP-1.UG-01-01 |
| ACC EG | Bestandsplan Teil 01-01 | 1:50 | ACC-300.70.00-BP-EG-01-01 |
| ACC EG | Bestandsplan Teil 02-01 | 1:50 | ACC-300.70.00-BP-EG-02-01 |
| ACC EG | Bestandsplan Teil 04-01 | 1:50 | ACC-300.70.00-BP-EG-04-01 |
| ACC EG | Bestandsplan Teil 05-01 | 1:50 | ACC-300.70.00-BP-EG-05-01 |
| ACC EG | Übersichtsplan TIB Erdungsanlage | | ACC-300.70.00-DK-EG-01-02 |
| ACC OG1 | Übersichtsplan TIB Blitzschutzanlage | | ACC-300.70.00-DK-OG-01-02 |

Im Übrigen wurden die gegenständlichen Vorhaben im Wesentlichen konsensgemäß ausgeführt.

Die erforderliche Akkuanlage für die Sicherheitsbeleuchtung wird erst Ende Mai 2005 geliefert werden. Bis zu diesem Zeitpunkt wird eine USV-Anlage aufgestellt, welche ebenfalls bei Ausfall der allgemeinen Spannungsversorgung 1 Stunde lang den Betrieb der Sicherheitsanlage aufrecht erhalten kann. Gegen diese vorübergehende Maßnahme besteht kein Einwand.

Für den gegenständlichen Bereich wird seitens der VIE-Betriebsfeuerwehr der Betriebsbrandschutz wahrgenommen.

Vorgelegt wurde ein Ausführungsoperat, enthaltend Bestätigungen, Atteste, Nachweise und Ähnliches, welches zum Akt benommen wird.

Zu den Bedingungen und Auflagen der Errichtungsbewilligungsbescheide vom 18.08.2004 und vom 14.12.2004 ist – hinsichtlich der in dieser Verhandlung gegenständlichen Bauwerke, Anlagen und Einrichtungen - folgendes festzustellen:

**BMVIT-60.689/0002-II/PMV/04
(Air Cargo Center-Provisorium)**

- zu 1) **erfüllt**; soweit gegenständlich.
- zu 2) **Bau-Betriebsvorschrift.**
- zu 3) **Heute nicht gegenständlich.**
- zu 4) **nicht erfüllt**; die geforderte Bestätigung liegt nicht vor.
- zu 5) **erfüllt**; siehe Ausführungsoperat.
- zu 6) **Heute nicht gegenständlich.**
- zu 7-9) **nicht erfüllt**; der gegenständliche Batterieraum ist noch nicht zur Gänze fertig gestellt. Bis zur Inbetriebnahme der provisorischen USV-Anlage sind die entsprechenden Atteste beizubringen.
- zu 10-11) **teilweise erfüllt**; die Sicherheitsbeleuchtungsanlage befindet sich derzeit in der Endphase der Montage. Das Sicherheitsprotokoll liegt daher noch nicht vor.
- zu 12) **erfüllt**; siehe Ausführungsoperat.
- zu 13) **erfüllt**; siehe Ausführungsoperat.
- zu 14) **nicht erfüllt**; im Hinblick darauf, dass nur Teilbereiche der elektrischen Anlage zur Gänze fertig gestellt sind. Es fehlt derzeit das Sicherheitsprotokoll der Gesamtanlage.
- zu 15) **nicht erfüllt**; im Hinblick darauf, dass die Installationen zur Gänze noch nicht fertig gestellt sind. Es fehlt derzeit das entsprechende Attest.
- zu 16) **erfüllt**; siehe Ausführungsoperat.
- zu 17) **teilweise erfüllt**; es liegen derzeit Planunterlagen in den Verteilern auf, diese werden jedoch im Zuge der Montagearbeiten noch korrigiert.
- zu 18) **Betriebsvorschrift**; derzeit nicht relevant.
- zu 19) **Betriebsvorschrift.**
- zu 20-21) **erfüllt**; siehe Ausführungsoperat.
- zu 22) **gegenstandslos.**

- zu 23-27) Heute nicht gegenständiglich.
- zu 28-36) Erst bei der endgültigen Kollaudierung beurteilbar. Am heutigen wurden statische Berechnungen der Fa. Fritsch, Chiari & Parter ZT GmbH, Wien vom 23.02.2005 GZ: 04/002, von Dipl.-Ing. Dr. techn. R. Woschitz, Wien vom Jänner 2005 GZ: 2004144 und der Fa. Salzbauer-Schnaubelt ZT GmbH, Krems vom Jänner 2005 GZL-. 1516 vorgelegt. Weiters liegt ein geotechnisches Gutachten von Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn. Erich Würger, Wien vom 18.07.2003 GZ: 7058/2003 vor. In den bisher vorliegenden Abnahmebefunden betreffend Bodenbeschau, Bewährungsabnahmen und Betonfestigkeiten wurde Einsicht genommen. Gegen die gegenständliche Teil-Benützungsbewilligung besteht aus bautechnischer Sicht kein Einwand.
- zu 37-42) **erfüllt**; siehe Ausführungsoperat.
- zu 43) Erst bei der endgültigen Kollaudierung beurteilbar. In der am heutigen Tage vorliegenden Prüfatte wurde Einsicht genommen. Gegen die gegenständliche Teil-Benützungsbewilligung besteht aus bautechnischer und brandschutztechnischer Hinsicht kein Einwand.
- zu 44) Heute nicht gegenständiglich.
- zu 45) Heute nicht gegenständiglich.
- zu 46) Erst bei der endgültigen Kollaudierung beurteilbar. Für den gegenständlichen Bereich liegen Einbaunachweis der Fa. Gerstl, Wels vom 17.02.2005 und der Fa. Radel & Hahn, Mattersburg vom 22.02.2005 über die K 90 Brandschutzklappen und L 90 Lüftungskanalverkleidungen einschließlich zugehöriger Prüfatte der MA 39 vor (siehe Ausführungsoperat). Es fehlt das letztgültige Gutachten zur Überprüfung von brandabschnittsbildenden Maßnahmen (Überprüfung vom 28.02.2005 von ARGE Büro Zemann/IBS).
- zu 47) **teilweise erfüllt**; es liegt ein Einbaunachweis der Fa. Gerstl, Wels vom 17.02.2005 einschließlich eines Protokoll des Fa. Zemann, Karlsdorf vom 28.02.2005 vor. Es fehlt das letztgültige Gutachten zur Überprüfung von brandabschnittsbildenden Maßnahmen (Überprüfung vom 28.02.2005 von ARGE Büro Zemann/IBS).
- zu 48) **teilweise erfüllt**; es fehlt der Überprüfungsbericht der abnehmenden Stelle. Im übrigen siehe Ausführungsoperat.
- zu 49) **teilweise erfüllt**; es fehlen der Überprüfungsbericht der abnehmenden Stelle und die Ansteuerung der Zuluft für die RWA. Im übrigen siehe Ausführungsoperat.
- zu 50) Heute nicht gegenständiglich.
- zu 51) **teilweise erfüllt**; es fehlen der Überprüfungsbericht der abnehmenden Stelle und die Folgesteuerung bei Handauslösung (Steuerung RWA-Zuluft). Im übrigen siehe Ausführungsoperat.
- zu 52-54) **erfüllt**; siehe Ausführungsoperat.
- zu 55) **teilweise erfüllt**; die letztgültigen Brandschutzpläne fehlen. Die Vorabzüge gemäß Ausführungsoperat sind bis zur Fertigstellung des gesamten Objektes ausreichend.
- zu 56-57) **erfüllt**; siehe Ausführungsoperat.
- zu 58) **nicht erfüllt**; die letztgültige Brandschutzordnung fehlt.
- zu 59) **teilweise erfüllt**; es fehlt die einvernehmliche Abnahme der abnehmenden Stelle mit der VIE-Betriebsfeuerwehr und der NÖ Landesstelle für Brandverhütung, der Überwachungsbericht für die Druckbelüftung fehlt ebenso. Vorabzüge gemäß Ausführungsoperat.
- zu 60) **erfüllt**.
- zu 61-88) Heute nicht gegenständiglich.
- zu 89) **erfüllt**; siehe Ausführungsoperat.
- zu 90) **teilweise erfüllt**; es fehlt die Fluchwegkennzeichnung in den Hallen.
- zu 91) **erfüllt**; siehe Ausführungsoperat.
- zu 92) Heute nicht gegenständiglich.
- zu 93) **teilweise erfüllt**; eine Be- und Entlüftung im Raum fehlt.
- zu 94-99) **erfüllt**; siehe Ausführungsoperat.
- zu 100) **erfüllt**; statt der Lichtkuppeln kamen Jalousielüfter mit Aluminiumlamellen zur Ausführung (siehe Ausführungsoperat).
- zu 101) Heute nicht gegenständiglich.
- zu 102) **augenscheinlich erfüllt**.
- zu 103) **teilweise erfüllt**; hinsichtlich der Sektionaltore fehlen die Konformitätserklärungen der Herstellerfirma (siehe Ausführungsoperat).
- zu 104) **erfüllt**; siehe Ausführungsoperat.
- zu 105) Heute nicht gegenständiglich.

- zu 106) Heute nicht gegenständlich.
zu 107) Heute nicht gegenständlich.
zu 108) **teilweise erfüllt**; die Beschriftung der Beschilderung ist zu klein (siehe Ausführungsoperat).
zu 109) **erfüllt** und Betriebsvorschrift; siehe Ausführungsoperat.

BMVIT-60.689/0005-II/PMV/04**(fördertechnische Einrichtungen für Flugfrachtpaletten)**

- zu 1) **erfüllt**; soweit gegenständlich.
zu 26) **sinngemäß erfüllt**; ein entsprechender Hinweis findet sich im Abnahmebefund welcher unter Punkt 29 zitiert wird.
zu 27) **erfüllt**.
zu 28) **nicht erfüllt**; es fehlt die Ausführungsbestätigung.
zu 29) **teilweise erfüllt**; hinsichtlich der betroffenen Palettieranlagen erfüllt. Vorgelegt wurden die Abnahmeprüfberichte von Ing. Ernst Scheithauer, St. Pölten vom 21.02.2005 für die Palettieranlage Bereich II und Bereich I a und b. In diesen Abnahmeberichten werden auch die EG-Konformitätserklärungen, das Attest über die Erdungsanlagen, die Bestätigungen über die Hydraulikschläuche und Rohrbruchventile angeführt. In diesem Gutachten sind noch Mängel und Betriebsvorschriften angeführt. Hinsichtlich der Sektionaltore teilweise erfüllt.
zu 30) **erfüllt**.
zu 31) **erfüllt**; vorgelegt wurde das Sicherheitsprotokoll mit der Nr. 06321 der Fa. Elektro Bostelmann, Wien vom 02.03.2005, welches sich auf die gegenständlichen fördererischen Einrichtungen bezieht.

Alle oben nicht angeführten Punkte sind im heutigen Verfahren nicht gegenständlich.

**GUTACHTEN**

Vom Standpunkt der Amtssachverständigen des Amtes der NÖ Landesregierung sowie vom Standpunkt der Vertreter der NÖ Landesstelle für Brandverhütung und des Verkehrs-Arbeitsinspektorates bestehen gegen die Erteilung der beantragten Teil-Benützungsbewilligungen für die gemäß den Bescheiden des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Zivilluftfahrtbehörde vom 18.08.2004, BMVIT-60.689/0002-II/PMV/04, und vom 14.12.2004, GZ. BMVIT-60.689/0005-II/PMV/2004, auf dem Flughafen Wien errichteten Bauwerke, Anlagen und Einrichtungen, nämlich

- für das Air Cargo Center-Provisorium sowie
- für fördererische Einrichtungen für Flugfrachtpaletten,

keine Bedenken, wenn zur Gewährleistung der Sicherheit der Luftfahrt und eines zweckmäßigen Betriebes nachstehende

BEDINGUNGEN UND AUFLAGEN

erfüllt werden:

**BMVIT-60.689/0002-II/PMV/04
(Air Cargo Center-Provisorium)**

1. Das gegenständliche Vorhaben ist in das Flughafensicherheitsprogramm einzubeziehen. Bezüglich Sicherheitskonzept (Security) ist eine Bestätigung der zuständigen Abteilung des Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie vorzulegen, aus der hervorgeht, dass das Sicherheitskonzept der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt entspricht. Sollten sich bedingt durch das Sicherheitskonzept Änderungen am luftfahrtbehördlich gem. § 78 LFG bewilligten Projekt ergeben, so ist um eine entsprechende Bewilligung beim BMVIT/PMV anzusuchen.
Termin: vor Inbetriebnahme
2. Die Batterieräume sind als jeweils eigene Brandabschnitte auszuführen, sie sind direkt ins Freie zu entlüften. Der Einbau von Brandschutzklappen in diese Lüftungsleitungen ist nicht zulässig. Die eventuell erforderlichen Lüftungspoterien sind brandbeständig zu verkleiden. Über die Ausführung ist im Wege des elektrotechnischen Amtssachverständigen der Luftfahrtbehörde eine diesbezügliche Bestätigung vorzulegen. Die Batterieräume sind entsprechend der Bestimmungen der ÖVE/ÖNORM EN 50272-2 zu dimensionieren und auszuführen.
1. Termin: vor Inbetriebnahme der USV-Anlage
2. Termin: vor Inbetriebnahme der Akkuanlagen bis spätestens Ende Mai 2005
3. Die Sicherheitsbeleuchtungsanlagen sind in elektrotechnischer Hinsicht entsprechend der Bestimmungen der ÖVE EN2 auszuführen. Hierüber ist eine Aussage im Sicherheitsprotokoll zu treffen.
Termin: vor Inbetriebnahme
4. In lichttechnischer Hinsicht ist die Notbeleuchtungsanlage nach den Bestimmungen der ÖNORM EN 1838 herzustellen. Insbesondere ist sie als Sicherheitsbeleuchtungsanlage für Rettungswege und als Antipanikbeleuchtung auszuführen. Über diese Ausführung ist eine Bestätigung im Wege des luftfahrttechnischen Amtssachverständigen der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
Termin: vor Inbetriebnahme
5. Über die Ausführung der elektrischen Anlage ist ein bundeseinheitliches Sicherheitsprotokoll, in dem die der Überprüfung zugrunde liegenden Bestimmungen einzeln anzuführen und in dem eine Aussage über die Art und den Zustand der elektrischen Schutzmaßnahme zu treffen sind im Wege des luftfahrttechnischen Amtssachverständigen der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
Termin: vor Inbetriebnahme
6. Sämtliche nicht spannungsführenden Metallteile sind in einen Potentialausgleich einzubeziehen. Hierüber ist eine Aussage im Sicherheitsprotokoll zu treffen.
Termin: vor Inbetriebnahme
7. In den Verteilern sind aktualisierte Planunterlagen gemäß § 7 der ÖVE EN2 Teil 1 zur Einsichtnahme aufzubewahren.
Betriebsvorschrift
8. Es ist gemäß Punkt 46 des Errichtungsbewilligungsbescheides vom 18.08.2004 der Überprüfungsbericht der ARGE Zemann/IBS im Wege der NÖ Landestelle für Brandverhütung der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
Termin: vor Inbetriebnahme
9. Es ist gemäß Punkt 47 des Errichtungsbewilligungsbescheides vom 18.08.2004 der Überprüfungsbericht der ARGE Zemann/IBS im Wege der NÖ Landestelle für Brandverhütung der Luftfahrtbehörde vorzulegen.

Termin: vor Inbetriebnahme

10. Der Überprüfungsbericht für die Brandmeldeanlage von der abnehmenden Stelle ist nach Fertigstellung des gesamten Objektes unter Einhaltung eines zumindest 6-wöchigen Probetriebes im Wege der NÖ Landesstelle für Brandverhütung der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
11. Der Überprüfungsbericht für die Brandfallsteuerungen (im Überprüfungsbericht der Brandmeldeanlage) von der abnehmenden Stelle ist nach Fertigstellung des gesamten Objektes unter Einhaltung eines zumindest 6-wöchigen Probetriebes im Wege der NÖ Landesstelle für Brandverhütung der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
12. Der Überprüfungsbericht für die RWA von der abnehmenden Stelle ist nach Fertigstellung des gesamten Objektes unter Einhaltung eines zumindest 6-wöchigen Probetriebes im Wege der NÖ Landesstelle für Brandverhütung der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
13. Die Zuluftöffnungen für die RWA sind ebenfalls über die Handauslöseeinrichtungen der RWA offenbar einzurichten.
Termin: vor Inbetriebnahme
14. Die bestehende Brandschutzordnung ist für den neu errichteten Bauteil entsprechend der Richtlinie TRVB O 119 anzupassen und der Luftfahrtbehörde im Wege der NÖ Landesstelle für Brandverhütung vorzulegen.
Termin: vor Inbetriebnahme
15. Die Überprüfung der Druckbelüftung vor Ort durch die abnehmende Stelle ist im Einvernehmen mit der VIE-Betriebsfeuerwehr und der NÖ Landesstelle für Brandverhütung vorzunehmen. Ein Überwachungsbericht seitens der abnehmenden Stelle ist im Wege der NÖ Landesstelle für Brandverhütung vorzulegen.
Termin: 31.03.2005
16. In den Hallen sind zwischen den Lagerungen Verkehrswege in einer Breite von mindestens 1 m vorzusehen. An den Kreuzungen von diesen Verkehrswegen sind nachleuchtende Fluchwegschilder gemäß Kennzeichnungsverordnung anzubringen.
Termin: vor Inbetriebnahme
17. Der Raum für das Ablegen der nassen Kleider ist ausreichend zu be- und entlüften.
Termin: 31.03.2005
18. Für die Sektionaltore sind die fehlenden Konformitätserklärungen des Herstellers nachzubringen.
Termin: vor Inbetriebnahme
19. Die Beschriftung der Beschilderung für das Rauchverbot gemäß Punkt 109 des Errichtungsbewilligungsbescheides 18.08.2004 ist zu vergrößern.
Termin: vor Inbetriebnahme
20. Die Türschnalle beim Gittertor ist so abzuändern, dass ein Einzwicken vermieden wird.
Termin: 31.03.2005
21. Sämtliche Vorräume bei den WC's sind zu entlüften.
Termin: 31.03.2005
22. Im Fluchtstiegenhaus (Stiege 11) ist eine Fluchwegbeschilderung vorzusehen.
Termin: vor Inbetriebnahme
23. In den Verteilerkästen sind zur Absturzsicherung begehbare Gitterroste oder Geländer anzubringen.
Termin: 31.03.2005
24. Während der Bauphase sind der Fluchweg (Stiege 11) sowie der Zugang gegen herabfallende Gegenstände zu sichern.

Termin: vor Inbetriebnahme

25. Über die F 30 Klassifikation der permanenten Container sind Prüfatteste und über die F 30 Bepankung der temporären Container sind Einbaunachweise vorzulegen.
Termin: 31.03.2005
26. Im Valorengutlager sind die fehlenden Sicherheitsbeleuchtungen zum Ausgang ins Freie zu ergänzen.
Termin: vor Inbetriebnahme
27. Die in den Punkten 17, 19 und 109 des Errichtungsbewilligungsbescheides vom 18.08.2004 enthaltenen Betriebsvorschriften sind einzuhalten.

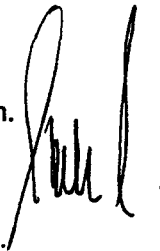
**BMVIT-60.689/0005-II/PMV/04
(fördertechnische Einrichtungen für Flugfrachtpaletten)**

28. Die Wartungsbereiche unterhalb der Anlagen sind mit einer elektrischen Beleuchtung auszustatten.
Termin: vor Inbetriebnahme
29. Offene Abstiege zu den Gruben (bei Wartungs- und Reparaturarbeiten) sind gegen ein Abstürzen zu sichern. Entsprechende Vorrichtungen sind vor Ort bereit zu halten.
Betriebsvorschrift.
30. Das zur Bedienung der Anlagen vorgesehene Personal ist entsprechend zu unterweisen (Benutzerhandbuch, Betriebsanleitungen,...).
Betriebsvorschrift.
31. Für die Sektionaltore sind die fehlenden Konformitätserklärungen des Herstellers nachzubringen.
Termin: vor Inbetriebnahme
32. Die Hydraulikaggregate sind innerhalb entsprechend dimensionierter Wannen unterzubringen. Über die Dichtheit und Mineralölbeständigkeit dieser Wannen sind entsprechende Ausführungsbestätigungen zur Einsichtnahme vorzulegen.
Termin: 31.03.2005

Killer
M. H. P.


Stellungnahme des Vertreters des Zollamtes Flughafen Wien:

Das Verhandlungsergebnis wird zustimmend zur Kenntnis genommen.


Stellungnahme des Vertreters der Flughafen Wien Aktiengesellschaft:

Das Verhandlungsergebnis wird zustimmend zur Kenntnis genommen.

Ch. Goltz

Der Bundesminister für Landesverteidigung hat bis dato keine Stellungnahme abgegeben.

Von den beiden Amtssachverständigen des Amtes der NÖ Landesregierung werden an Gebühren € 1.672,92 geltend gemacht. Der Vertreter der Flughafen Wien AG erklärt hierzu, dass diese Gebühr seitens der Flughafen Wien AG direkt mit dem Amt der NÖ-Landesregierung abgerechnet wird.



Vom Vertreter des Verkehrs-Arbeitsinspektorates werden gemäß § 15 des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes, BGBl.-Nr. 650/1994 i.d.g.F., Gebühren von € 170,10 geltend gemacht.

Auf die Verlesung der laut diktierten Verhandlungsschrift wird von den Verhandlungsteilnehmern verzichtet.

Da kein weiteres Vorbringen erfolgt, verkündet der Verhandlungsleiter den nachfolgenden

B E S C H E I D

S P R U C H

I.

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Zivilluftfahrtbehörde erteilt hiermit gemäß § 78 Abs. 1 und 2 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957 i.d.g.F., nach Anhörung des Bundesministers für Landesverteidigung der Flughafen Wien Aktiengesellschaft gemäß dem Antrag vom 16.02.2005, mündlich modifiziert am 03.03.2005, die Teil-Benutzungsbewilligungen für die gemäß den Bescheiden des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Zivilluftfahrtbehörde vom 18.08.2004, BMVIT-60.689/0002-II/PMV/04, und vom 14.12.2004, GZ. BMVIT-60.689/0005-II/PMV/2004, auf dem Flughafen Wien errichteten Bauwerke, Anlagen und Einrichtungen, nämlich

- für das Air Cargo Center-Provisorium sowie
- für fördertechische Einrichtungen für Flugfrachtpaletten,

und zwar unter folgenden Bedingungen und Auflagen:

BMVIT-60.689/0002-II/PMV/04 (Air Cargo Center-Provisorium)

1. Das gegenständliche Vorhaben ist in das Flughafensicherheitsprogramm einzubeziehen. Bezüglich Sicherheitskonzept (Security) ist eine Bestätigung der zuständigen Abteilung des Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie vorzulegen, aus der hervorgeht, dass das Sicherheitskonzept der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt entspricht. Sollten sich bedingt durch das Sicherheitskonzept Änderungen am luftfahrtbehördlich gem. § 78 LFG bewilligten Projekt ergeben, so ist um eine entsprechende Bewilligung beim BMVIT/PMV anzusuchen.
Termin: vor Inbetriebnahme
2. Die Batterieräume sind als jeweils eigene Brandabschnitte auszuführen, sie sind direkt ins Freie zu entlüften. Der Einbau von Brandschutzklappen in diese Lüftungsleitungen ist nicht zulässig. Die eventuell erforderlichen Lüftungspoterien sind brandbeständig zu verkleiden. Über die Ausführung ist im Wege des elektrotechnischen Amtssachverständigen der Luftfahrtbehörde eine diesbezüg-

liche Bestätigung vorzulegen. Die Batterieräume sind entsprechend der Bestimmungen der ÖVE/ÖNORM EN 50272-2 zu dimensionieren und auszuführen.

1. Termin: vor Inbetriebnahme der USV-Anlage

2. Termin: vor Inbetriebnahme der Akkuanlagen bis spätestens Ende Mai 2005

3. Die Sicherheitsbeleuchtungsanlagen sind in elektrotechnischer Hinsicht entsprechend der Bestimmungen der ÖVE EN2 auszuführen. Hierüber ist eine Aussage im Sicherheitsprotokoll zu treffen.
Termin: vor Inbetriebnahme
4. In lichttechnischer Hinsicht ist die Notbeleuchtungsanlage nach den Bestimmungen der ÖNORM EN 1838 herzustellen. Insbesondere ist sie als Sicherheitsbeleuchtungsanlage für Rettungswege und als Antipanikbeleuchtung auszuführen. Über diese Ausführung ist eine Bestätigung im Wege des luftfahrttechnischen Amtssachverständigen der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
Termin: vor Inbetriebnahme
5. Über die Ausführung der elektrischen Anlage ist ein bundeseinheitliches Sicherheitsprotokoll, in dem die der Überprüfung zugrunde liegenden Bestimmungen einzeln anzuführen und in dem eine Aussage über die Art und den Zustand der elektrischen Schutzmaßnahme zu treffen sind im Wege des luftfahrttechnischen Amtssachverständigen der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
Termin: vor Inbetriebnahme
6. Sämtliche nicht spannungsführenden Metallteile sind in einen Potentialausgleich einzubeziehen. Hierüber ist eine Aussage im Sicherheitsprotokoll zu treffen.
Termin: vor Inbetriebnahme
7. In den Verteilern sind aktualisierte Planunterlagen gemäß § 7 der ÖVE EN2 Teil 1 zur Einsichtnahme aufzubewahren.
Betriebsvorschrift
8. Es ist gemäß Punkt 46 des Errichtungsbewilligungsbescheides vom 18.08.2004 der Überprüfungsbericht der ARGE Zemann/IBS im Wege der NÖ Landesstelle für Brandverhütung der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
Termin: vor Inbetriebnahme
9. Es ist gemäß Punkt 47 des Errichtungsbewilligungsbescheides vom 18.08.2004 der Überprüfungsbericht der ARGE Zemann/IBS im Wege der NÖ Landesstelle für Brandverhütung der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
Termin: vor Inbetriebnahme
10. Der Überprüfungsbericht für die Brandmeldeanlage von der abnehmenden Stelle ist nach Fertigstellung des gesamten Objektes unter Einhaltung eines zumindest 6-wöchigen Probetriebes im Wege der NÖ Landesstelle für Brandverhütung der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
11. Der Überprüfungsbericht für die Brandfallsteuerungen (im Überprüfungsbericht der Brandmeldeanlage) von der abnehmenden Stelle ist nach Fertigstellung des gesamten Objektes unter Einhaltung eines zumindest 6-wöchigen Probetriebes im Wege der NÖ Landesstelle für Brandverhütung der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
12. Der Überprüfungsbericht für die RWA von der abnehmenden Stelle ist nach Fertigstellung des gesamten Objektes unter Einhaltung eines zumindest 6-wöchigen Probetriebes im Wege der NÖ Landesstelle für Brandverhütung der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
13. Die Zuluftöffnungen für die RWA sind ebenfalls über die Handauslöseeinrichtungen der RWA offenbar einzurichten.
Termin: vor Inbetriebnahme

14. Die bestehende Brandschutzordnung ist für den neu errichteten Bauteil entsprechend der Richtlinie TRVB O 119 anzupassen und der Luftfahrtbehörde im Wege der NÖ Landesstelle für Brandverhütung vorzulegen.
Termin: vor Inbetriebnahme
15. Die Überprüfung der Druckbelüftung vor Ort durch die abnehmende Stelle ist im Einvernehmen mit der VIE-Betriebsfeuerwehr und der NÖ Landesstelle für Brandverhütung vorzunehmen. Ein Überwachungsbericht seitens der abnehmenden Stelle ist im Wege der NÖ Landesstelle für Brandverhütung vorzulegen.
Termin: 31.03.2005
16. In den Hallen sind zwischen den Lagerungen Verkehrswege in einer Breite von mindestens 1 m vorzusehen. An den Kreuzungen von diesen Verkehrswegen sind nachleuchtende Fluchwegsschilder gemäß Kennzeichnungsverordnung anzubringen.
Termin: vor Inbetriebnahme
17. Der Raum für das Ablegen der nassen Kleider ist ausreichend zu be- und entlüften.
Termin: 31.03.2005
18. Für die Sektionaltore sind die fehlenden Konformitätserklärungen des Herstellers nachzubringen.
Termin: vor Inbetriebnahme
19. Die Beschriftung der Beschilderung für das Rauchverbot gemäß Punkt 109 des Errichtungsbewilligungsbescheides 18.08.2004 ist zu vergrößern.
Termin: vor Inbetriebnahme
20. Die Türschnalle beim Gittertor ist so abzuändern, dass ein Einzwicken vermieden wird.
Termin: 31.03.2005
21. Sämtliche Vorräume bei den WC's sind zu entlüften.
Termin: 31.03.2005
22. Im Fluchtstiegenhaus (Stiege 11) ist eine Fluchwegbeschilderung vorzusehen.
Termin: vor Inbetriebnahme
23. In den Verteilerkästen sind zur Absturzsicherung begehbare Gitterroste oder Geländer anzubringen.
Termin: 31.03.2005
24. Während der Bauphase sind der Fluchweg (Stiege 11) sowie der Zugang gegen herabfallende Gegenstände zu sichern.
Termin: vor Inbetriebnahme
25. Über die F 30 Klassifikation der permanenten Container sind Prüfatteste und über die F 30 Beplankung der temporären Container sind Einbaunachweise vorzulegen.
Termin: 31.03.2005
26. Im Valorengutlager sind die fehlenden Sicherheitsbeleuchtungen zum Ausgang ins Freie zu ergänzen.
Termin: vor Inbetriebnahme
27. Die in den Punkten 17, 19 und 109 des Errichtungsbewilligungsbescheides vom 18.08.2004 enthaltenen Betriebsvorschriften sind einzuhalten.

BMVIT-60.689/0005-II/PMV/04**(fördertechnische Einrichtungen für Flugfrachtpaletten)**

28. Die Wartungsbereiche unterhalb der Anlagen sind mit einer elektrischen Beleuchtung auszustatten.
Termin: vor Inbetriebnahme

29. Offene Abstiege zu den Gruben (bei Wartungs- und Reparaturarbeiten) sind gegen ein Abstürzen zu sichern. Entsprechende Vorrichtungen sind vor Ort bereit zu halten.
Betriebsvorschrift.
30. Das zur Bedienung der Anlagen vorgesehene Personal ist entsprechend zu unterweisen (Benutzerhandbuch, Betriebsanleitungen,...).
Betriebsvorschrift.
31. Für die Sektionaltore sind die fehlenden Konformitätserklärungen des Herstellers nachzubringen.
Termin: vor Inbetriebnahme
32. Die Hydraulikaggregate sind innerhalb entsprechend dimensionierter Wannen unterzubringen. Über die Dichtheit und Mineralölbeständigkeit dieser Wannen sind entsprechende Ausführungsbestätigungen zur Einsichtnahme vorzulegen.
Termin: 31.03.2005

Die Verhandlungsschrift des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, Projektmanagement Verfahrensführung Flughäfen, vom 03.03.2005, GZ BMVIT-60.689/0002-II/PMV/2005, bildet einen integrierten Bestandteil dieses Bescheides.

II.

Für die Erteilung dieses Bescheides sind von der Flughafen Wien AG

- | | |
|---|--------|
| a) gemäß TP 393 lit. b Ziff. 3 der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung, BGBl.Nr. 24/1983 i.d.g.F., Verwaltungsabgaben (2 Teil-Benützungsbewilligungen) von..... € | 218,00 |
| b) gemäß § 1 der Bundes-Kommissionsgebührenverordnung, BGBl.Nr. 246/1976 i.d.g.F., Kommissionsgebühren für 2 Amtorgane und 18 halbe Stunden von..... € | 340,20 |
| c) gemäß Gebührengesetz 1957 i.d.g.F. (Anträge, Verhandlungsschrift) Gebühren von | 78,00 |
| d) gemäß § 15 des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes, BGBl. Nr. 650/1994 i.d.g.F., eine Gebühr von..... € | 170,10 |

somit insgesamt € 806,30 zu entrichten.

Die Verwaltungsabgaben, die Kommissionsgebühren, die Gebühren des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und die Gebühren gemäß Gebührengesetz 1957 sind binnen 2 Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides mittels der beigeschlossenen Zahlscheine an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zu überweisen.

BEGRÜNDUNG

Die gegenständlichen Teil-Benützungsbewilligungen waren auf Grund des im Wesentlichen anstandslosen Ergebnisses der Kollaudierungsverhandlung vom 03.03.2005 zu erteilen.

Die Bedingungen und Auflagen, die den Erfordernissen der Sicherheit der Luftfahrt Rechnung tragen, stützen sich auf das Gutachten der Amtssachverständigen des Amtes der NÖ Landesregierung sowie auf die Ausführungen der NÖ Landesstelle für Brandverhütung und des Verkehrs-Arbeitsinspektorates. Im übrigen wird – um Wiederholungen zu vermeiden – auf die obigen Befundausführungen hingewiesen.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf die bezogenen Rechtsvorschriften.

RECHTSMITTELBELEHRUNG

Gegen diesen Bescheid ist kein ordentliches Rechtsmittel zulässig.

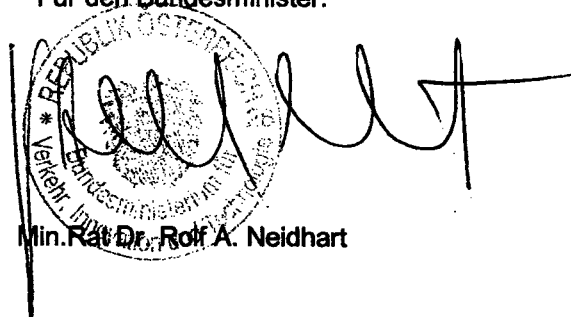
HINWEIS

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb von sechs Wochen nach Zustellung Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof und ebenso an den Verfassungsgerichtshof erhoben werden. Sie muss von einem Rechtsanwalt unterschrieben sein. Bei Einbringung einer solchen Beschwerde, ist eine Gebühr von € 180,00 zu entrichten.

Der Inhalt und die Verkündung dieses mündlichen Bescheides werden hiermit gemäß § 62 Abs. 2 AVG beurkundet.

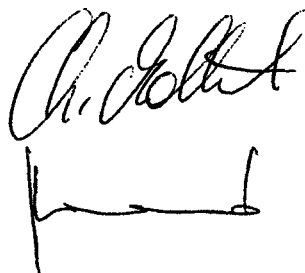
Verhandlungsdauer: 18 halbe Stunden

Für den Bundesminister:



Min. Rat Dr. Rolf A. Neidhart

Zur Kenntnis genommen:



Betrifft
Flughafen Wien-Schwechat, Sicherheits- und Fluchtwegbeleuchtung Pier West, Objekt 109,
Benützungsbewilligung

Verhandlungsschrift

aufgenommen vom Amt der NÖ Landesregierung am 27.3.1996 am Flughafen Wien-Schwechat.

Amt der NÖ Landesregierung

Beginn: 18.30 Uhr

28. MRZ. 1996

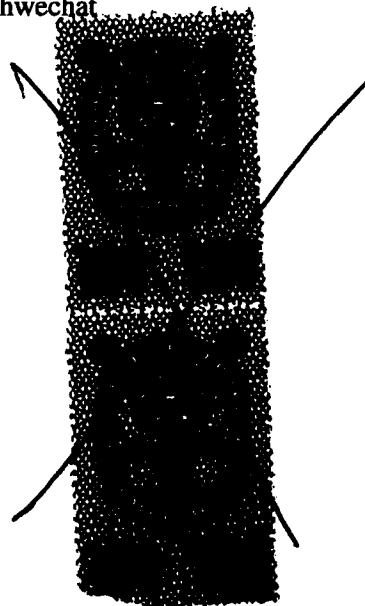
Gegenstand

Amt I/7-L-89/4-4 Beibehalten
Bearbeiter SRi Stempel

der Verhandlung ist das Ansuchen der Flughafen Wien Aktiengesellschaft um Erteilung der luftfahrt-behördlichen Benützungsbewilligung für die Sicherheits- und Fluchtwegbeleuchtung Pier West, Objekt 109, am Flughafen Wien-Schwechat.

Anwesend

- | | |
|--|--|
| w. Hofrat Dr. Erich Rihs | als Verhandlungsleiter |
| Dipl.-Ing. Christian Marek Mag. Heinrich Knab | f.d. Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr |
| AR Herbert Lenk (Begehung am Nachmittag) | f.d. Verkehrs-Arbeitsinspektorat |
| OBR Dipl.-Ing. Josef Millner | als Amtssachverständiger f.d. Bauwesen |
| Bauinsp.Rat Ing. Ernst Scheithauer | als Amtssachverständiger für Maschinenbau, Elektrotechnik und Fördertechnik |
| Dir. Tech. Rat Ing. Günter Perdich | f.d. NÖ-Landesstelle für Brandverhütung |
| Major Albert Zeman | f.d. Bundespolizeidirektion Schwechat |
| Dipl.-Ing. Werner Hackenberg Ing. Gerald Kürzl Ing. Manfred Biegler Walter Tuma | f.d. Flughafen Wien AG |
| Bmstr. Ing. Albert Schwarzl Ing. Wolfgang Vonasek | Örtliche Bauaufsicht |
| Dipl.-Ing. Kostas Fisoglou | f.d. Atelier P + F |
| Karin Brandl | als Schriftführerin |



A) Ortsaugenschein

Ein Ortsaugenschein wurde durchgeführt. Die Sicherheits- und Fluchtwegorientierungsbeleuchtung wurde im wesentlichen plan- und beschreibungsgemäß ausgeführt.

Zu den Vorschriften des Errichtungsbewilligungsbescheides Zl. I/7-L-89/4-2 vom 23.9.1994 wird folgendes festgestellt:

1. teilweise erfüllt, ein Überprüfungsbefund Nr. 16667 der Fa. Siemens AG Österr. vom 8.3.1996 liegt vor. Weiters wurden Prüfzeugnisse der IBMB an der TU Braunschweig, Nr. 3268/2312 (10.8.1992) sowie Nr. 3668/2947 (2.9.1994) über Brandprüfungen an Kabelanlagen mit integriertem Funktionserhalt nach DIN 4102 Teil 12 Ausgabe 01/1991 vorgelegt. Laut Auskunft der ÖBA Pier West gelangten Ausführungen der E-30 Verlegung entsprechend diesen beiden Prüfzeugnissen zur Ausführung und zwar die Einzelverlegung mit Bügelschellen und Langwannen mit einer Länge von 200 mm entsprechend Pkt. 1.1.4. des erstgenannten Prüfzeugnisses sowie eine Abhängekonstruktion mit Kabelrinnen der Fa. Rieth & Co. gemäß Pkt. 1.1.3. des zweitgenannten Prüfzeugnisses. Verlegenachweise liegen noch nicht vor. Im Zuge der Begehung wurde festgestellt, daß diverse Verlegungen der E 30 Kabel nicht entsprechend den oben zitierten Prüfzeugnissen erfolgten, z.B. lediglich einseitige Aufhängung von Kabeltassen, Montageabstände bei Einzelverlegungen. Meßprotokolle über Lichtmessungen der Fluchtwegorientierungs- bzw. Sicherheitsbeleuchtung im Bereich der öffentlichen Gänge und Fluchtstiegen liegen ebenfalls noch nicht vor. Die geforderten Bestandspläne wurden vorgelegt bedürfen im Hinblick auf die im Zuge des Lokalaugenscheines festgelegten Änderungen einer Ergänzung bzw. einer Korrektur.
2. teilweise erfüllt, die Einrichtungen zur Erfassung und Meldungen an der Fluchtwegorientierungs- und Sicherheitsbeleuchtung wurden in der Leitwarte installiert. Hinsichtlich der technischen Ausführungen liegen noch keine Detailunterlagen vor.

B) Stellungnahme der Amtssachverständigen gemeinsam mit den Vertretern des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und der NÖ-Brandverhütungsstelle

Gegen die Erteilung der luftfahrtbehördlichen Benützungsbewilligung besteht kein Einwand.

Nachstehenden Vorschriften ist zu entsprechen:

1. Die im vorstehenden Befund als nicht oder teilweise erfüllt aufscheinenden Vorschriften sind zu erfüllen.
2. Korrigierte Bestandspläne, Meßprotokolle, Verlegenachweise und die ergänzende Beschreibung der Zentraleinheit sind der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
Weiters ist ein Ergebnisprotokoll über eine von FWAG, Siemens und ÖBA Pier West, stattgefundene Nachprüfung hinsichtlich der Ausführung der E 30 Verlegungen gemäß den zitierten Prüfzeugnissen vorzulegen.

C) Erklärungen

Sämtliche Verhandlungsteilnehmer nehmen das Verhandlungsergebnis zustimmend zur Kenntnis.

D) Der Verhandlungsleiter verkündet somit den nachfolgenden

B e s c h e i d S p r u c h

Namens des Landeshauptmannes von Niederösterreich wird wie folgt entschieden:

I.

Der Flughafen Wien Aktiengesellschaft wird die

luftfahrtbehördliche Benützungsbewilligung

für die Sicherheits- und Fluchtwegbeleuchtung Pier West, Objekt 109, am Flughafen Wien-Schwechat

unter der Bedingung erteilt, daß die noch offenen Vorschriften dieser Verhandlungsschrift bis spätestens **4.6.1996** erfüllt werden. Die Errichtungsbewilligung erfolgte mit Bescheid des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 23.9.1994, Zl. I/7-L-89/4-2.

Rechtsgrundlage:

§ 78 Abs. 1 und 3 des Luftfahrtgesetzes (LFG), BGBl.Nr. 253/1957.

II.

Den anlässlich der Errichtungsbewilligung festgelegten Betriebsvorschriften sowie den in der Verhandlung (Abschnitt B) der Verhandlungsschrift) gemachten Vorschreibungen ist zu entsprechen und ist die Luftfahrtbehörde jeweils von der Erfüllung der terminisierten Vorschreibungen - gegebenenfalls unter Anschluß der geforderten Unterlagen - in Kenntnis zu setzen.

Rechtsgrundlage:

§ 79 Abs. 2 LFG.

III.

Für die Erteilung dieser Bewilligung sind nachstehende Beträge zu entrichten:

Verwaltungsabgaben gemäß der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung 1983, BGBl.Nr. 24 in der geltenden Fassung:

| | | |
|--|----|----------|
| Tarifpost 393 lit.b Ziff.3 (neu) | öS | 1.000,-- |
| Kommissionsgebühren gemäß der NÖ Landes-Kommissionsgebührenverordnung, LGBl.Nr. 3860/1-2 | öS | 390,-- |

Rechtsgrundlage:

§§ 77 und 78 AVG 1950

Die Verwaltungsabgaben und Kommissionsgebühren sind binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides mittels des beigeschlossenen Zahlscheines an das Amt der NÖ Landesregierung zu überweisen.

Der Barauslagenersatz für das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr und die NÖ Landesstelle für Brandverhütung ist mittels des in der Verhandlung den Vertretern der Flughafen Wien Aktiengesellschaft übergebenen Zahlscheines ebenfalls binnen zwei Wochen nach Ausfertigung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides direkt zu überweisen.

Begründung

Die beantragte Bewilligung war auf Grund des Ergebnisses der Verhandlung zu erteilen. Die Vorschreibung der Bedingungen und Auflagen war zur Gewährleistung eines zweckentsprechenden Betriebes bzw. zur Abwendung von Gefahren erforderlich.

Die Vorschreibung der Gebühren, Abgaben und Kostenersätze stützt sich auf die angeführten Gesetzesstellen.

Die Kommissionsgebühren gliedern sich wie folgt:

Verhandlung am 27.3.1996

3 Amtorgane, je 1 halbe Stunde

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann von den Parteien des Verfahrens Berufung eingebracht werden.

Damit die Berufung inhaltlich bearbeitet werden kann, muß sie

- binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides schriftlich, telegrafisch, fernschriftlich oder mittels Telekopie beim Amt der NÖ Landesregierung eingebracht werden
- diesen Bescheid bezeichnen (bitte das Bescheidkennzeichen angeben!)
- einen Antrag auf Änderung oder Aufhebung des Bescheides sowie
- eine Begründung des Antrages enthalten.

Die Stempelmarkengebühr (Bundesstempelmarken) beträgt für die Berufung öS 120,--.

Der Inhalt und die Verkündung dieses mündlichen Bescheides werden gemäß § 62 Abs. 2 AVG 1950 beurkundet.

Auf die Verlesung der laut diktierten Verhandlungsschrift wird von den Verhandlungsteilnehmern verzichtet.

Jene Verhandlungsteilnehmer, die die Verhandlungsschrift nicht am Schluß unterfertigt haben, haben sich nach Abgabe ihrer in der Verhandlungsschrift festgehaltenen Erklärung - sofern keine Erklärung festgehalten wurde, ohne Einwand - entfernt.

Die Verhandlungsteilnehmer bestätigen mit ihrer Unterschrift, daß sie jeweils für ihre Institution eine nicht korrigierte Kopie der Verhandlungsschrift ausgefolgt erhalten haben.

Diese Ausfolgung der Verhandlungsschrift gilt als Zustellung des Bescheides.

Die Verhandlung wird um 19.00 Uhr geschlossen.

Verhandlungsdauer: 1 halbe Stunde

Gelesen, genehmigt:

| | | | |
|----------|--------|----------|-----|
| Dr. Riem | Wuasef | Tunne | 7/9 |
| Lehr | Wuasef | Wodich | 7/9 |
| Reinhold | Wuasef | | |
| MHE | Wuasef | Hahnberg | |
| | | Piper | |

I/7-L-89/4-2


Betrifft

Flughafen Wien-Schwechat, Sicherheits- und Fluchtwegbeleuchtung Pier West, Objekt 109,
Errichtungsbewilligung

Amt der NÖ Landesregierung

Verhandlungsschrift

2 6. SEP. 1994

Abt. I/7-L-89/4-2 Beilagen
 Bearbeiter Dr. Ri. Stempel 

aufgenommen vom Amt der NÖ Landesregierung am 23.9.1994 am Flughafen Wien-Schwechat.

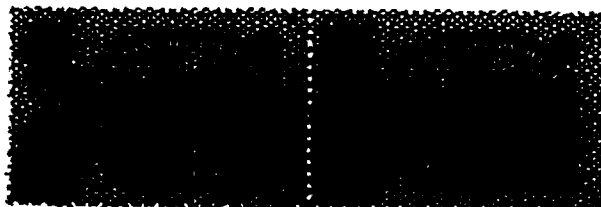
Beginn: 10.00 Uhr

Gegenstand

der Verhandlung ist das Ansuchen der Flughafen Wien Aktiengesellschaft um Erteilung der luftfahrt-behördlichen Errichtungsbewilligung für die Sicherheits- und Fluchtwegbeleuchtung Pier West, Objekt 109, am Flughafen Wien-Schwechat.

Anwesend

| | |
|---|--|
| ORegR Dr. Erich Rihs | als Verhandlungsleiter |
| Dipl.-Ing. Christian Marek Mag. Heinrich Knab | f.d. Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr |
| entschuldigt | f.d. Verkehrs-Arbeitsinspektorat |
| OBR Dipl.-Ing. Josef Millner | als Amtssachverständiger f.d. Bauwesen |
| Bauinsp.Rat Ing. Ernst Scheithauer | als Amtssachverständiger für Maschinen- bau, Elektrotechnik und Fördertechnik |
| Dir. Ing. Günter Perdich | f.d. NÖ-Landesstelle für Brandverhütung |
| Bezirksinsp. Peter Kratky | f.d. Bundespolizeidirektion Schwechat |
| Dipl.-Ing. Werner Hackenberg Ing. Gerald Kürzl Paul Puchner | f.d. Flughafen Wien AG |
| Ing. Walter Hareter | f.d. Fa. Freudensprung |



A) Sachverhalt

Das vorliegende Projekt wurde bereits laut dem vorliegenden Aktenvermerk vom 13.9.1994 von einem Vertreter des VAI begutachtet. Laut Angaben der Bewilligungswerberin wurden die besprochenen Abänderungen und Ergänzungen bereits in die vorliegenden Pläne und Beschreibung eingearbeitet.

Aus diesem Grund besteht seitens des VAI kein Einwand gegen die Erteilung der beantragten Errichtungsbewilligung.

Beschreibung der Anlagen

Allgemeine Technische Beschreibung aus Beilage A1 nicht gesondert verlegt.

Kabelführung:

Grundsätzlich werden die Kabeln in E 30-Ausführung in entsprechenden Kabeltrassen in doppelter Abhängung eingebaut.

In den Klimazentralen 2 und 3 (Kellergeschoß) werden auf Grund der örtlichen Gegebenheit die Kabeln in einer eigenen Kabeltrasse, welche am Boden (unter der Feuerlöschleitung) situiert ist, geführt. Als Steigschacht für die Verkabelung ist der Schacht im Bereich Achse 43A/E vorgesehen. Diese Kabeln werden gesondert gegenüber den anderen Leitungen geführt.

In der Abfertigungsebene wird ein eigener Kabeltrassenring für die Anspeisung der Unterverteiler in E 30 ausgeführt.

Die Anspeisung der einzelnen Sicherheitsleuchten erfolgt mit Leitungen die einzeln befestigt werden, wobei die Befestigungen E 30 entsprechen.

Die Verkabelungen E 30 werden durch fremde Brandabschnitte ohne Abzweiggkästen ausgeführt.

B) Stellungnahme der Amtssachverständigen gemeinsam mit dem Vertreter der NÖ-Brandverhütungsstelle

Gegen die Erteilung der luftfahrtbehördlichen Errichtungsbewilligung besteht - im Hinblick auf den vorliegenden Aktenvermerk des VAI und der Erklärung der Bewilligungswerberin, daß die geforderten Abänderungen in den Plänen eingezeichnet wurden - kein Einwand.

Nachstehenden Vorschriften ist zu entsprechen:

1. Die Fluchtweg- und Sicherheitsbeleuchtung ist entsprechend den einschlägigen ÖVE-Bestimmungen, insbesondere der ÖVE E 1 und EN1/1993 auszuführen. Hinsichtlich der Batterie, der Ladeeinrichtung und des Batterieraumes gelten die Bestimmungen der ÖVE C 10/1989.
Anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung ist ein Sicherheitsprotokoll über diese Ausführungen vorzulegen und sind Ausführungspläne im Maßstab 1:200 anzuschließen, aus denen die Kabelführung (Lage, Kabeltype, Kabeltrassentypen) der in E 30 zu führenden Leitungen ersichtlich sind (farbliche Darstellung). Des weiteren ist ein Bericht über die Erprobung bzw. einen Probetrieb der Fluchtweg- und Sicherheitsbeleuchtung anzuschließen.
2. Störungen an der Fluchtweg- und Sicherheitsbeleuchtung sind in der zentralen Leitwarte zu melden und zu dokumentieren. Hinsichtlich der technischen Ausführung dieser Weiterleitung sind bis spätestens zur Benützungsbewilligungsverhandlung Detailunterlagen vorzulegen.

C) Erklärungen

Sämtliche Verhandlungsteilnehmer nehmen das Verhandlungsergebnis zustimmend zur Kenntnis.

D) Der Verhandlungsleiter verkündet somit den nachfolgenden

**B e s c h e i d
S p r u c h**

Namens des Landeshauptmannes von Niederösterreich wird wie folgt entschieden:

I.

Der Flughafen Wien Aktiengesellschaft wird die

Luftfahrtbehördliche Errichtungsbewilligung

für die Errichtung der Fluchtweg- und Sicherheitsbeleuchtung für den Pier West, Objekt 109, am Flughafen Wien-Schwechat erteilt.

Rechtsgrundlage:

§ 78 Abs. 1 und 3 des Luftfahrtgesetzes (LFG), BGBl.Nr. 253/1957.

II.

Diese Bewilligung wird unter den nachstehenden Voraussetzungen erteilt:

1. Die Ausführung hat entsprechend der in der Verhandlungsschrift festgehaltenen Beschreibung und den der Verhandlung zugrundeliegenden Unterlagen zu erfolgen. Sofern sich jedoch aus den Vorschriften gemäß Punkt 2. Abänderungen des Projektes ergeben, sind diese vorzunehmen.
2. Die im Zuge der Verhandlung gemachten Vorschriften (Abschnitt B) der Verhandlungsschrift) sind einzuhalten.

Rechtsgrundlage:

§ 79 Abs. 2 LFG.

III.

Für die Erteilung dieser Bewilligung sind nachstehende Beträge zu entrichten:

Verwaltungsabgaben gemäß der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung 1983, BGBl.Nr. 24 in der geltenden Fassung:

| | |
|--|-----------------------------------|
| Tarifpost 393 lit.b Ziff.1 (neu) | 2.000.— |
| Tarifpost 7 | öS 1.800,— öS 480,— |
| Kommissionsgebühren gemäß der NÖ Landes-Kommissionsgebührenverordnung, LGBl.Nr. 3860/1-2 | öS 780,— |

Rechtsgrundlage:

§§ 77 und 78 AVG 1950

Die Verwaltungsabgaben und Kommissionsgebühren sind binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides mittels des beigeschlossenen Zahlscheines an das Amt der NÖ Landesregierung zu überweisen.

Begründung

Die beantragte Bewilligung war auf Grund des Ergebnisses der Verhandlung zu erteilen. Die Vorschreibung der Bedingungen und Auflagen war zur Gewährleistung eines zweckentsprechenden Betriebes bzw. zur Abwendung von Gefahren erforderlich.

Die Vorschreibung der Gebühren, Abgaben und Kostenersätze stützt sich auf die angeführten Gesetzesstellen.

Die Kommissionsgebühren gliedern sich wie folgt:

Verhandlung am 23.9.1994

3 Amtsortane, je 2 halbe Stunden

Rechtsmittelbelehrung

Sie haben das Recht, gegen diesen Bescheid Berufung einzulegen.

Damit die Berufung inhaltlich bearbeitet werden kann, muß sie

- binnen zwei Wochen nach Zustellung schriftlich, telegrafisch, mit Telefax oder fernschriftlich beim Amt der NÖ Landesregierung eingebracht werden
- diesen Bescheid bezeichnen (Geben Sie bitte das Bescheidkennzeichen an)
- einen Antrag auf Änderung oder Aufhebung des Bescheides sowie
- eine Begründung des Antrages enthalten.

Die Berufung kann aber auch unmittelbar bei der Berufungsbehörde (Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, Radetzkystraße 2, 1031 Wien) eingebracht werden.

Die Stempelmarkengebühr (Bundesstempelmarken) beträgt für die Berufung öS 120,--.

Der Inhalt und die Verkündung dieses mündlichen Bescheides werden gemäß § 62 Abs. 2 AVG 1950 beurkundet.

Auf die Verlesung der laut diktierten Verhandlungsschrift wird von den Verhandlungsteilnehmern verzichtet.

Jene Verhandlungsteilnehmer, die die Verhandlungsschrift nicht am Schluß unterfertigt haben, haben sich nach Abgabe ihrer in der Verhandlungsschrift festgehaltenen Erklärung - sofern keine Erklärung festgehalten wurde, ohne Einwand - entfernt.

Die Vertreter der Flughafen Wien Aktiengesellschaft und des Verkehrs-Arbeitsinspektorates begehren die Zustellung einer schriftlichen Bescheidausfertigung.

Die Verhandlung wird um 11.00 Uhr geschlossen.

Verhandlungsdauer: 2 halbe Stunden

Gelesen, genehmigt:

S. Riem
W. Kersch *in der* *Leitner*
G. Kersch *W. Kersch*
Podlich *Kraatz* *Jakubec*
dg


Betrifft

Flughafen Wien-Schwechat, Großhandgepäckförderanlage im Pier West, Objekt 109, ~~Amt der NÖ Landesregierung~~

Benützungsbewilligung

15. MRZ 1996

Verhandlungsschrift

Amt V7-L-89/6-3
Beauftragter *Dr. Ri.* Stempel 

aufgenommen vom Amt der NÖ Landesregierung am 14.3.1996 am Flughafen Wien-Schwechat.

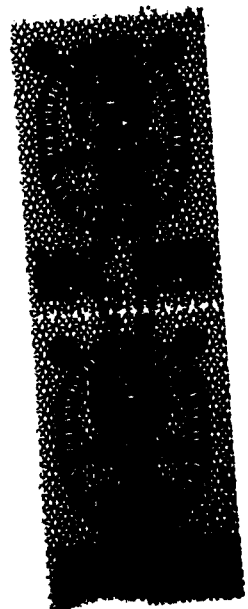
Beginn: 08.30 Uhr

Gegenstand

der Verhandlung ist das Ansuchen der Flughafen Wien Aktiengesellschaft um Erteilung der luftfahrt-behördlichen Benützungsbewilligung für die Großhandgepäckförderanlage im Pier West, Objekt 109, am Flughafen Wien-Schwechat.

Anwesend

- | | |
|------------------------------------|--|
| w. Hofrat Dr. Erich Rihs | als Verhandlungsleiter |
| Dipl.-Ing. Christian Marek | f.d. Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr |
| AR Herbert Lenk | f.d. Verkehrs-Arbeitsinspektorat |
| OBR Dipl.-Ing. Josef Millner | als Amtssachverständiger f.d. Bauwesen |
| Bauinsp.Rat Ing. Ernst Scheithauer | als Amtssachverständiger für Fördertechnik |
| Dir. Tech. Rat Ing. Günter Perdich | f.d. NÖ-Landesstelle für Brandverhütung |
| Hauptmann Peter Bencza | f.d. Bundespolizeidirektion Schwechat |
| ORev. Robert Geschina | f.d. Zollamt Flughafen Wien |
| Mag. Ing. Wolfgang Cichon | f.d. Flughafen Wien AG |
| Ing. Gerald Kürzl | |
| Ing. Manfred Biegler | |
| Gerhard Kerschhofer | |
| Ing. Albert Schwarzl | Örtliche Bauaufsicht |
| Ing. Wolfgang Vonasek | |
| Dipl.-Ing. Kostas Fisoglou | f.d. Atelier P + F |
| Ing. Josef Derkits | FEG |
| Karin Brandl | als Schriftführerin |



A) Ortsaugenschein

Ein Ortsaugenschein wurde durchgeführt. Hierbei wurde festgestellt, daß die Förderbandanlage plan- und beschreibungsgemäß ausgeführt wurde und am 6.3.1996 durch den ASV für Fördertechnik der Abnahmeprüfung unterzogen wurde. Der Abschluß mittels einer automatischen Toranlage ist entfallen es wurde bei der Aufgabestelle eine T 30-Türe ausgeführt und mit einer Schlüsselsperre versehen.

Zu den Vorschriften des Errichtungsbewilligungsbescheides Zl. I/7-L-89/6-1 vom 10.5.1995 wird folgendes festgestellt:

1. erfüllt, es liegt ein Prüfbericht des Österr. Kunststoffinstitutes vom 17.10.1991 vor. Hierin wird bestätigt, daß das Transportband mit der Nr. E 8/2 UO/V20 AR-SE die Qualifikation B1, Tr 1 und Q 2 aufweist. Es wurde augenscheinlich festgestellt, daß dieses Transportband eingebaut wurde.
2. teilweise erfüllt, der Abnahmebefund für die Förderbandanlage fehlt, und hinsichtlich der Toranlage gegenstandslos
3. erfüllt

B) Stellungnahme der Amtssachverständigen gemeinsam mit den Vertretern des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und der NÖ-Brandverhütungsstelle

Gegen die Erteilung der luftfahrtbehördlichen Benützungsbewilligung besteht kein Einwand.

Nachstehenden Vorschriften ist zu entsprechen:

1. Der Abnahmebefund für die Förderbandanlage ist der Luftfahrtbehörde nachzureichen.
Termin: 1.6.1996

C) Erklärungen

*Bech. zu 577-89/6-2
Mangelpunkte 1-3 der Abnahme gutachten erfüllt fest-
gestellt 12/4/96*

Sämtliche Verhandlungsteilnehmer nehmen das Verhandlungsergebnis zustimmend zur Kenntnis.

D) Der Verhandlungsleiter verkündet somit den nachfolgenden

B e s c h e i d
S p r u c h

Namens des Landeshauptmannes von Niederösterreich wird wie folgt entschieden:

I.

Der Flughafen Wien Aktiengesellschaft wird die

luftfahrtbehördliche Benützungsbewilligung

für die Großhandgepäckförderanlage im Pier West, Objekt 109, am Flughafen Wien-Schwechat

erteilt. Die Errichtungsbewilligung erfolgte mit Bescheid des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 10.5.1995, I/7-L-89/6-1.

Rechtsgrundlage:

§ 78 Abs. 1 und 3 des Luftfahrtgesetzes (LFG), BGBl.Nr. 253/1957.

II.

Den anlässlich der Errichtungsbewilligung festgelegten Betriebsvorschriften sowie den in der Verhandlung (Abschnitt B) der Verhandlungsschrift) gemachten Vorschreibungen ist zu entsprechen und ist die Luftfahrtbehörde jeweils von der Erfüllung der terminisierten Vorschreibungen - gegebenenfalls unter Anschluß der geforderten Unterlagen - in Kenntnis zu setzen.

Rechtsgrundlage:

§ 79 Abs. 2 LFG.

III.

Für die Erteilung dieser Bewilligung sind nachstehende Beträge zu entrichten:

Verwaltungsabgaben gemäß der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung 1983, BGBl.Nr. 24 in der geltenden Fassung:

| | | |
|---|----|----------|
| Tarifpost 393 lit.b Ziff.3 (neu) | öS | 1.000,-- |
| Kommissionsgebühren gemäß der NÖ Landes-Kommissions- gebührenverordnung, LGBl.Nr. 3860/1-2 | öS | 2.340,-- |

Rechtsgrundlage:

§§ 77 und 78 AVG 1950

Die Verwaltungsabgaben und Kommissionsgebühren sind binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides mittels des beigeschlossenen Zahlscheines an das Amt der NÖ Landesregierung zu überweisen.

Der Barauslagenersatz für das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr und die NÖ Landesstelle für Brandverhütung ist mittels des in der Verhandlung den Vertretern der Flughafen Wien Aktiengesellschaft übergebenen Zahlscheines ebenfalls binnen zwei Wochen nach Ausfolgung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides direkt zu überweisen.

Begründung

Die beantragte Bewilligung war auf Grund des Ergebnisses der Verhandlung zu erteilen. Die Vorschreibung der Bedingungen und Auflagen war zur Gewährleistung eines zweckentsprechenden Betriebes bzw. zur Abwendung von Gefahren erforderlich.

Die Vorschreibung der Gebühren, Abgaben und Kostenersätze stützt sich auf die angeführten Gesetzesstellen.

Die Kommissionsgebühren gliedern sich wie folgt:

Verhandlung am 14.3.1996

3 Amtorgane, je 6 halbe Stunden

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann von den Parteien des Verfahrens Berufung eingebracht werden.

Damit die Berufung inhaltlich bearbeitet werden kann, muß sie

- binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides schriftlich, telegrafisch, fernschriftlich oder mittels Telekopie beim Amt der NÖ Landesregierung eingebracht werden
- diesen Bescheid bezeichnen (bitte das Bescheidkennzeichen angeben!)

- einen Antrag auf Änderung oder Aufhebung des Bescheides sowie
- eine Begründung des Antrages enthalten.

Die Stempelmarkengebühr (Bundesstempelmarken) beträgt für die Berufung öS 120,--.

Der Inhalt und die Verkündung dieses mündlichen Bescheides werden gemäß § 62 Abs. 2 AVG 1950 beurkundet.

Auf die Verlesung der laut diktierten Verhandlungsschrift wird von den Verhandlungsteilnehmern verzichtet.

Jene Verhandlungsteilnehmer, die die Verhandlungsschrift nicht am Schluß unterfertigt haben, haben sich nach Abgabe ihrer in der Verhandlungsschrift festgehaltenen Erklärung - sofern keine Erklärung festgehalten wurde, ohne Einwand - entfernt.

Die Verhandlungsteilnehmer bestätigen mit ihrer Unterschrift, daß sie jeweils für ihre Institution eine nicht korrigierte Kopie der Verhandlungsschrift ausgefolgt erhalten haben.

Diese Ausfolgung der Verhandlungsschrift gilt als Zustellung des Bescheides.

Die Verhandlung wird um 11.30 Uhr geschlossen.

Verhandlungsdauer: 6 halbe Stunden

Gelesen, genehmigt:

Dr. Riem
 Müller
 Beschl

Geilbrunn
 Kelle
 [Signature]

[Signature]
 [Signature]
 [Signature]
 [Signature]
 [Signature]

I/7-L-89/6-1

Betrifft
 Flughafen Wien-Schwechat, Großhandgepäckförderanlage Pier West
 Errichtungsbewilligung

Verhandlungsschrift

aufgenommen vom Amt der NÖ Landesregierung am 10.5.1995 am Flughafen Wien-Schwechat.

Amt der NÖ Landesregierung

Beginn: 08.30 Uhr

12. MAI 1995

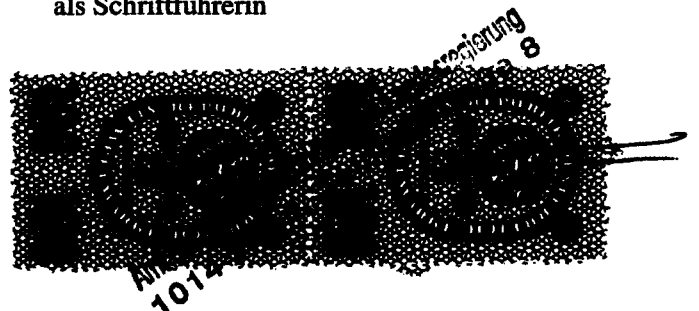
Gegenstand

AM. I/7-L-89/6-1 Waldmann
 Bearbeiter Dr. Ri. Stempel

der Verhandlung ist das Ansuchen der Flughafen Wien Aktiengesellschaft um Erteilung der luftfahrtbehördlichen Errichtungsbewilligung für die Großhandgepäckförderanlage Pier West am Flughafen Wien-Schwechat.

Anwesend

| | |
|---|--|
| ORegR Dr. Erich Rihs | als Verhandlungsleiter |
| Dipl.-Ing. Christian Marek | f.d. Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr |
| Oberstl. Wolf-Dieter Untiedt | f. d. Bundesministerium f. Inneres |
| AR Herbert Lenk | f.d. Verkehrs-Arbeitsinspektorat |
| OBR Dipl.-Ing. Josef Millner | als Amtssachverständiger f.d. Bauwesen |
| Bauinsp.Rat Ing. Ernst Scheithauer | als Amtssachverständiger für Maschinenbau, Elektrotechnik und Fördertechnik |
| Dir. Techn.Rat Ing. Günter Perdich | f.d. NÖ-Landesstelle für Brandverhütung |
| Abt. Insp. Horst Eichberger | f.d. Bundespolizeidirektion Schwechat |
| Dipl.-Ing. Werner Hackenberg Friedrich Vonasek Ing. Gottfried Grimm | f.d. Flughafen Wien AG |
| Alexandra Kirchschräger | als Schriftführerin |



A) Sachverhalt

Die Anlage dient zum Befördern von Fluggepäck, das für die automatische Sortierung nicht geeignet ist. Die lichte Weite zwischen den Führungen ist 1.100 mm, die Gurtbreite wurde mit 1.000 mm festgelegt.

Von einem waagrechten Aufgabeteil, der ca. 1.000 mm lang ist, wird das Gepäck in einem Winkel von ca. 30° nach unten befördert. Die Gefällestrecke beträgt ca. 11.400 mm.

Unten wird das Gepäck dann durch ein Band das 90° zur Transportrichtung liegt nach rechts umgelenkt und fährt in der Folge auf eine Auslaufrollbahn ohne Antrieb.

Die tragende Konstruktion wurde festigkeitsgemäß nachgerechnet. Das Gebäude hat ein Gewicht von ca. 1.800 kg aufzunehmen.

Die Anlage kann vom befugten Flughafenpersonal nur mit Schlüsselschalter am Aufgabeplatz in Betrieb genommen werden. Die Bandbewegung erfolgt erst nach Ansteuerung durch den Lichtschranken. Nach Eintreffen des Gepäckstückes an der Auslaufrollbahn wird das Förderband wieder abgestellt.

Die Steuerung wird mit einer Laufzeitüberwachung ausgestattet. Die Förderbandgeschwindigkeit wird 0,5 m/s betragen. Sowohl bei der Aufgabestelle sowie im Bereich der Auslaufrollbahn wird ein Notaus-Taster installiert.

Der Steuer- und Schaltschrank wird in der Nähe des Auslaufrollbandes in Wandausführung montiert.

Der Aufgabeplatz wird mittels einer automatischen Toranlage gegen das Förderband abgeschlossen. Dieses Tor kann nur mit einem Schlüssel betätigt werden. Es ist vorgesehen, daß außerhalb der Nutzung des Großhandgepäckförderbandes das Tor geschlossen ist.

Der Raum, in dem die Auslaufrollbahn situiert wird, wird brandschutztechnisch der Abfertigungsebene zugeschlagen.

Bezüglich der Tragfähigkeit liegt eine Bestätigung der Zivilingenieure Jakubec & Thumberger beziehungsweise Vasko vom 9.5.1995 vor, in der die Tragfähigkeit der statischen Konstruktion (1.800 kg) bestätigt wird.

Das zur Verwendung gelangende Gurtmaterial weist die Materialeigenschaften B 2 (normal brennbar), Tr 1 (nicht tropfend) und Q 2 (normal qualmend) gemäß ÖNORM B 3800 auf.

B) Stellungnahme der Amtssachverständigen gemeinsam mit den Vertretern des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und der NÖ-Brandverhütungsstelle

Gegen die Erteilung der luftfahrtbehördlichen Errichtungsbewilligung besteht kein Einwand.

Nachstehenden Vorschreibungen ist zu entsprechen:

1. Über die Materialeigenschaften B 2, Tr 1 und Q 2 gemäß ÖNORM B 3800 des Förderband-Gurtenmaterials ist ein Gutachten einer autorisierten Prüfanstalt vorzulegen.
2. Die Toranlage ist entsprechend der ÖNORM B 1205 herzustellen, die Fördereinrichtungen gemäß der Normenreihe für Stetigförderer. Die Tor- und Förderanlage ist nach ihrer Fertigstellung und vor ihrer Inbetriebnahme einer Abnahmeprüfung durch einen befugten Sachverständigen zu unterziehen. Eine Ausfertigung der Abnahmebefunde ist anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
3. Bei der Toranlage ist ein Hinweis: „Betreten und Mitfahren auf der Förderanlage ist verboten“ deutlich sichtbar anzubringen.

C) Erklärungen

Sämtliche Verhandlungsteilnehmer nehmen das Verhandlungsergebnis zustimmend zur Kenntnis.

Stellungnahme des Vertreters des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr:

Gegen die Errichtung der gegenständlichen Anlage besteht kein Einwand, wenn sichergestellt wird, daß dem Passagier das Großhandgepäck nur bei Vorhandensein eines Boardingpasses, also nach dem Check-in Vorgang, abgenommen wird.

Die Anbringung eines Labels auf abgenommenem Großhandgepäck sowie ein Abnahmenachweis für den Passagier wird - etwa aus Gründen der Zuordnung des Großhandgepäckes, des Besitznachweises, für durchgechecktes Gepäck etc. - für zweckmäßig erachtet.

Stellungnahme des Vertreters des Bundesministeriums für Inneres gemeinsam mit dem Vertreter der Bundespolizeidirektion Schwechat:

Wir schließen uns der Stellungnahme des Vertreters des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr an.

D) Der Verhandlungsleiter verkündet somit den nachfolgenden

**B e s c h e i d
S p r u c h**

Namens des Landeshauptmannes von Niederösterreich wird wie folgt entschieden:

I.

Der Flughafen Wien Aktiengesellschaft wird die

luftfahrtbehördliche Errichtungsbewilligung

für die Errichtung der Großhandgepäckförderanlage Pier West am Flughafen Wien-Schwechat erteilt.

Rechtsgrundlage:

§ 78 Abs. 1 und 3 des Luftfahrtgesetzes (LFG), BGBl.Nr. 253/1957.

II.

Diese Bewilligung wird unter den nachstehenden Voraussetzungen erteilt:

1. Die Ausführung hat entsprechend der in der Verhandlungsschrift festgehaltenen Beschreibung und den der Verhandlung zugrundeliegenden Unterlagen zu erfolgen. Sofern sich jedoch aus den Vorschreibungen gemäß Punkt 2. Abänderungen des Projektes ergeben, sind diese vorzunehmen.
2. Die im Zuge der Verhandlung gemachten Vorschreibungen (Abschnitt B und C) der Verhandlungsschrift sind einzuhalten.

Rechtsgrundlage:

§ 79 Abs. 2 LFG.

III.

Für die Erteilung dieser Bewilligung sind nachstehende Beträge zu entrichten:

Verwaltungsabgaben gemäß der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung 1983, BGBl.Nr. 24 in der geltenden Fassung:

| | | |
|--|----|----------|
| Tarifpost 393 lit.b Ziff.1 (neu) | öS | 2.000,-- |
| Tarifpost 7 | öS | 120,-- |

| | | |
|--|----|----------|
| Kommissionsgebühren gemäß der NÖ Landes-Kommissionsgebührenverordnung, LGBl.Nr. 3860/1-2 | öS | 1.560,-- |
|--|----|----------|

Rechtsgrundlage:

§§ 77 und 78 AVG 1950

Die Verwaltungsabgaben und Kommissionsgebühren sind binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides mittels des beigeschlossenen Zahlscheines an das Amt der NÖ Landesregierung zu überweisen.

Begründung

Die beantragte Bewilligung war auf Grund des Ergebnisses der Verhandlung zu erteilen. Die Vorschreibung der Bedingungen und Auflagen war zur Gewährleistung eines zweckentsprechenden Betriebes bzw. zur Abwendung von Gefahren erforderlich.

Die Vorschreibung der Gebühren, Abgaben und Kostenersätze stützt sich auf die angeführten Gesetzesstellen.

Die Kommissionsgebühren gliedern sich wie folgt:

Verhandlung am 10.5.1995

3 Amtsorte, je 4 halbe Stunden

Rechtsmittelbelehrung

Sie haben das Recht, gegen diesen Bescheid Berufung einzulegen.

Damit die Berufung inhaltlich bearbeitet werden kann, muß sie

- binnen zwei Wochen nach Zustellung schriftlich, telegrafisch, mit Telefax oder fernschriftlich beim Amt der NÖ Landesregierung eingebracht werden
- diesen Bescheid bezeichnen (Geben Sie bitte das Bescheidkennzeichen an)
- einen Antrag auf Änderung oder Aufhebung des Bescheides sowie
- eine Begründung des Antrages enthalten.

Die Berufung kann aber auch unmittelbar bei der Berufungsbehörde (Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, Radetzkystraße 2, 1031 Wien) eingebracht werden.

Die Stempelmarkengebühr (Bundesstempelmarken) beträgt für die Berufung öS 120,--.

Der Inhalt und die Verkündung dieses mündlichen Bescheides werden gemäß § 62 Abs. 2 AVG 1950 beurkundet.

Auf die Verlesung der laut diktierten Verhandlungsschrift wird von den Verhandlungsteilnehmern verzichtet.

Jene Verhandlungsteilnehmer, die die Verhandlungsschrift nicht am Schluß unterfertigt haben, haben sich nach Abgabe ihrer in der Verhandlungsschrift festgehaltenen Erklärung - sofern keine Erklärung festgehalten wurde, ohne Einwand - entfernt.

Die Verhandlungsteilnehmer bestätigen mit ihrer Unterschrift, daß sie jeweils für ihre Institution eine nicht korrigierte Fotokopie der Verhandlungsschrift ausgefolgt erhalten haben. Die Einreichunterlagen, Parien B 1 und B 2 wurden nach Anbringung des Vidierungsvermerkes ausgefolgt.

Diese Ausfolgung gilt als Zustellung des Bescheides.

Die Verhandlung wird um 10.30 Uhr geschlossen.

Verhandlungsdauer: 4 halbe Stunden

Gelesen, genehmigt:

Dr. Fren
 Bröckel
 K. L. M.
 J. Z.
 Kirchschlager
 [Signature]

I/7-L-89/7-3

Betrifft
 Flughafen Wien-Schwechat, 400 Hz-Anlage Pier West, Objekt 109,
 Benützungsbewilligung

Verhandlungsschrift

aufgenommen vom Amt der NÖ Landesregierung am 14.3.1996 am Flughafen Wien-Schwechat.

Amt der NÖ Landesregierung

Beginn: 15.00 Uhr

19. MRZ 1996

Gegenstand

Am. V7. L-89/7-3 ~~D-109~~
 Bearbeiter Dr. Ri. Stempel

der Verhandlung ist das Ansuchen der Flughafen Wien Aktiengesellschaft um Erteilung der luftfahrt-behördlichen Benützungsbewilligung für die 400 Hz-Anlage Pier West, Objekt 109, am Flughafen Wien-Schwechat.

Anwesend

| | |
|------------------------------------|--|
| w. Hofrat Dr. Erich Rihs | als Verhandlungsleiter |
| Dipl.-Ing. Christian Marek | f.d. Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr |
| AR Herbert Lenk | f.d. Verkehrs-Arbeitsinspektorat |
| OBR Dipl.-Ing. Josef Millner | als Amtssachverständiger f.d. Bauwesen |
| Bauinsp.Rat Ing. Ernst Scheithauer | als Amtssachverständiger für Elektrotechnik |
| Dir. Tech. Rat Ing. Günter Perdich | f.d. NÖ-Landesstelle für Brandverhütung |
| Hauptmann Peter Bencza | f.d. Bundespolizeidirektion Schwechat |
| ORev. Robert Geschina | f.d. Zollamt Flughafen Wien |
| Mag. Ing. Wolfgang Cichon | f.d. Flughafen Wien AG |
| Ing. Gerald Kürzl | |
| Ing. Manfred Biegler | |
| Gerhard Kerschhofer | |
| Ing. Albert Schwarzl | Örtliche Bauaufsicht |
| Ing. Wolfgang Vonasek | |
| Dipl.-Ing. Kostas Fisoglou | f.d. Atelier P + F |
| Ing. Josef Derkits | FEG |
| Karin Brandl | als Schriftführerin |

A) Ortsaugenschein

Ein Ortsaugenschein wurde durchgeführt. Die 400 Hz-Anlage wurde im wesentlichen plan- und beschreibungsgemäß ausgeführt. Dies wird durch ein Schreiben der Fa. Siemens AG vom 12.3.1996 bescheinigt.

Zu den Vorschriften des Errichtungsbewilligungsbescheides Zl. I/7-L-89/7-1 vom 22.5.1995 wird folgendes festgestellt:

1. teilweise erfüllt, ein Überprüfungsbericht Nr. 16666 der Fa. Siemens AG Österr. vom 11.3.1996 mit den entsprechenden Beilagen liegt vor. Das in diesem Überprüfungsbericht erwähnte Erdungsprotokoll der Fa. Elsonit fehlt.
2. erfüllt
3. teilweise erfüllt, der Verriegelungstaster wurde bereits am vordfeldseitigen Steuerpult installiert, die steuertechnische Verknüpfung mit dem Fahrwerk der Fluggastbrücke ist noch ausständig.
4. erfüllt, in den Räumen der 400 Hz-Anlagen wurden Brandmelder installiert und an die Brandmeldeanlage Pier West angeschlossen. Die Anlage befindet sich im Probebetrieb.
5. erfüllt

Festgehalten wird, daß bei den Bedienungseinheiten der Cable-Coils am Vordfeld seitliche Abweiser ausgeführt wurden, Abweiser Richtung Betriebsstraße fehlen.

B) Stellungnahme der Amtssachverständigen gemeinsam mit den Vertretern des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und der NÖ-Brandverhütungsstelle

Gegen die Erteilung der luftfahrtbehördlichen Benützungsbewilligung besteht kein Einwand.

Nachstehenden Vorschriften ist zu entsprechen:

1. Bei den Bedienungseinheiten der Cable-Coils am Vordfeld sind Abweiser gegen die Betriebsstraße hin auszuführen.
2. Bei den 400 Hz-Anlagen für die Positionen C 57 und C 59 ist die jeweilige Verriegelung mit dem Fahrwerk der Fluggastbrücke herzustellen.
3. An den Schaltkästen mit den Frequenzumrichter ist der Hinweis auf die Entladezeit in deutscher Sprache anzuschreiben.

4. ✓ Das Erdungsattest ist vorzulegen.
5. ✓ Die Erfüllung der Vorschriften ist unter Vorlage des Attests der Luftfahrtbehörde schriftlich mitzuteilen.

Termin für alle Vorschriften: vor Inbetriebnahme

C) Erklärungen

Sämtliche Verhandlungsteilnehmer nehmen das Verhandlungsergebnis zustimmend zur Kenntnis.

D) Der Verhandlungsleiter verkündet somit den nachfolgenden

**B e s c h e i d
S p r u c h**

Namens des Landeshauptmannes von Niederösterreich wird wie folgt entschieden:

I.

Der Flughafen Wien Aktiengesellschaft wird die

luftfahrtbehördliche Benützungsbewilligung

für die 400 Hz-Anlage Pier West, Objekt 109 am Flughafen Wien-Schwechat

erteilt. Die Errichtungsbewilligung erfolgte mit Bescheid des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 22.5.1995, I/7-L-89/7-1.

Rechtsgrundlage:

§ 78 Abs. 1 und 3 des Luftfahrtgesetzes (LFG), BGBl.Nr. 253/1957.

II.

Den anlässlich der Errichtungsbewilligung festgelegten Betriebsvorschriften sowie den in der Verhandlung (Abschnitt B) der Verhandlungsschrift) gemachten Vorschreibungen ist zu entsprechen und ist die Luftfahrtbehörde jeweils von der Erfüllung der terminisierten Vorschreibungen - gegebenenfalls unter Anschluß der geforderten Unterlagen - in Kenntnis zu setzen.

Rechtsgrundlage:

§ 79 Abs. 2 LFG.

III.

Für die Erteilung dieser Bewilligung sind nachstehende Beträge zu entrichten:

Verwaltungsabgaben gemäß der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung 1983, BGBl.Nr. 24 in der geltenden Fassung:

| | | |
|--|----|----------|
| Tarifpost 393 lit.b Ziff.3 (neu) | öS | 1.000,-- |
| Kommissionsgebühren gemäß der NÖ Landes-Kommissionsgebührenverordnung, LGBl.Nr. 3860/1-2 | öS | 1.560,-- |

Rechtsgrundlage:

§§ 77 und 78 AVG 1950

Die Verwaltungsabgaben und Kommissionsgebühren sind binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides mittels des beigeschlossenen Zahlscheines an das Amt der NÖ Landesregierung zu überweisen.

Der Barauslagenersatz für das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr und die NÖ Landesstelle für Brandverhütung ist mittels des in der Verhandlung den Vertretern der Flughafen Wien Aktiengesellschaft übergebenen Zahlscheines ebenfalls binnen zwei Wochen nach Ausfolgung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides direkt zu überweisen.

Begründung

Die beantragte Bewilligung war auf Grund des Ergebnisses der Verhandlung zu erteilen. Die Vorschreibung der Bedingungen und Auflagen war zur Gewährleistung eines zweckentsprechenden Betriebes bzw. zur Abwendung von Gefahren erforderlich.

Die Vorschreibung der Gebühren, Abgaben und Kostenersätze stützt sich auf die angeführten Gesetzesstellen.

Die Kommissionsgebühren gliedern sich wie folgt:

Verhandlung am 14.3.1996

3 Amtsgane, je 4 halbe Stunden

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann von den Parteien des Verfahrens Berufung eingebracht werden.

Damit die Berufung inhaltlich bearbeitet werden kann, muß sie

- binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides schriftlich, telegrafisch, fernschriftlich oder mittels Telekopie beim Amt der NÖ Landesregierung eingebracht werden
- diesen Bescheid bezeichnen (bitte das Bescheidkennzeichen angeben!)
- einen Antrag auf Änderung oder Aufhebung des Bescheides sowie
- eine Begründung des Antrages enthalten.

Die Stempelmarkengebühr (Bundesstempelmarken) beträgt für die Berufung öS 120,--.

Der Inhalt und die Verkündung dieses mündlichen Bescheides werden gemäß § 62 Abs. 2 AVG 1950 beurkundet.

Auf die Verlesung der laut diktierten Verhandlungsschrift wird von den Verhandlungsteilnehmern verzichtet.

Jene Verhandlungsteilnehmer, die die Verhandlungsschrift nicht am Schluß unterfertigt haben, haben sich nach Abgabe ihrer in der Verhandlungsschrift festgehaltenen Erklärung - sofern keine Erklärung festgehalten wurde, ohne Einwand - entfernt.

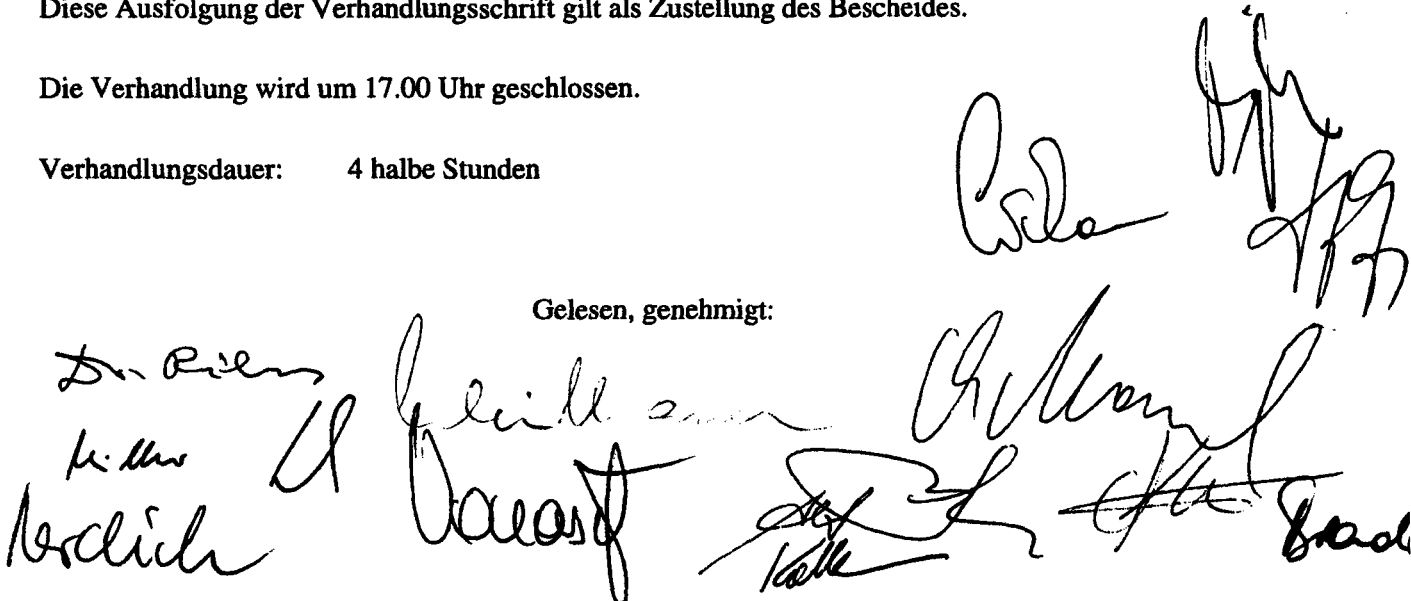
Die Verhandlungsteilnehmer bestätigen mit ihrer Unterschrift, daß sie jeweils für ihre Institution eine nicht korrigierte Kopie der Verhandlungsschrift ausgefolgt erhalten haben.

Diese Ausfolgung der Verhandlungsschrift gilt als Zustellung des Bescheides.

Die Verhandlung wird um 17.00 Uhr geschlossen.

Verhandlungsdauer: 4 halbe Stunden

Gelesen, genehmigt:


 A collection of handwritten signatures in black ink. Some are clearly legible, such as 'Dr. Pils', 'K. Müller', 'Bredlich', 'Beck', 'Bauer', 'Keller', 'G. K. K.', 'G. K.', and 'Bredl'. There are also several more stylized or scribbled signatures.



REPUBLIK ÖSTERREICH

Bundesministerium für Wissenschaft,
Verkehr und Kunst
Verwaltungsbereich Verkehr und öffentliche Wirtschaft

A-1031 Wien, Radetzkystraße 2
Teletex (232) 3221155 bmvwk
Telex (61) 3221155 bmvwk
DVR: 0090204
Telefax (0222) 713 03 26
Telefax (0222) 71162/1599 (Verkehrspolitik)
Telefax (0222) 71162/4499 (Verkehrs-Arbeitsinspektorat)

Pr. Zl. 53.330/3-7/96

An die
Flughafen Wien AG

1300 Wien-Flughafen

Sachbearbeiter: Dr. Genser
Tel.: (0222) 711 62 DW 9701

10/10
Amt der NÖ Landesregierung

- 3. OKT. 1996

I/7-L-89/7-10 Stempel
Bearbeiter Dr. Bi. Beilagen

Bescheid

Handwritten marks: a large '1/7', a signature, and the number '10/10'.

Der Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst als Oberste Zivilluftfahrtbehörde entscheidet über die Berufung der Flughafen Wien Aktiengesellschaft, 1300 Wien-Flughafen, gegen den Bescheid des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 14. 3. 1996, Zl. I/7-L-89/7-3, wie folgt:

Spruch

Der Berufung wird keine Folge gegeben und der Bescheid des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 14. 3. 1996, Zl. I/7-L-89/7-3, auf Grund der §§ 78 und 79 des Luftfahrtgesetzes (LFG), BGBl. Nr. 253/1957, i. d. g. F., gemäß § 66 Abs. 4 AVG 1991 bestätigt.

Begründung

Mit dem bekämpften Bescheid hat der Landeshauptmann von Niederösterreich der Flughafen Wien Aktiengesellschaft die luftfahrtbehördliche Benützungsbewilligung für die 400 Hz-Anlage Pier West, Objekt 109 auf dem Flughafen Wien-Schwechat unter Erteilung mehrerer Auflagen erteilt, die zur Gewährleistung eines zweckentsprechenden Betriebes bzw. zur Abwehr von Gefahren erforderlich sind.

Zur Kenntnis am _____
Zur Registratur am _____

(57N LUBEN
- 4. Okt. 1996

- 2 -

Gegen diesen Bescheid richtet sich die Berufung mit dem Antrag, die im Punkt B 1. des bekämpften Bescheides enthaltene Auflage, die wie folgt lautet: **“Bei den Bedienungseinheiten der Cable-Coils am Vorfeld sind Abweiser gegen die Betriebsstraße hin auszuführen.”** ersatzlos zu streichen.

Begründet wurde dieses Begehren damit, daß die geforderten zusätzlichen Abweiser an den Cable-Coils gegen die Betriebsstraße nicht erforderlich erscheinen, vor allem unter dem Gesichtspunkt, daß die Betriebsstraße ausreichend von den Cable-Coils entfernt sei und daher eine Beschädigung der Cable-Coils durch Fahrzeuge, die von der Betriebsstraße abweichen, ausgeschlossen werden könne.

Der Berufung kommt keine Berechtigung zu.

Die gegenständliche 400 Hz-Anlage Pier West dient zur Bord-Stromversorgung von abgestellten Luftfahrzeugen. Die Anlage besteht im wesentlichen aus Umrichter-Einheiten, welche in Objekten untergebracht sind, und aus den Kabelabrollvorrichtungen (cable-coils), welche über in eigenen Rohrtrassen verlaufende Spezialkabeln mit den Umrichtern verbunden sind. Von diesen cable-coils werden die abgestellten Luftfahrzeuge mit Strom für das Bordnetz versorgt.

Diese cable-coils sind auf allen Abstellpositionen des Piers West, mit Ausnahme von Position 37 und Position 39, auf je einem aus einer Stahlrohrkonstruktion bestehenden Standfuß montiert. Die Situierung dieser Standfüße erfolgte derart, daß einerseits die für Luftfahrzeugbewegungen erforderlichen Mindesthindernisabstände eingehalten werden, andererseits die cable-coils so nahe wie möglich zum abgestellten Luftfahrzeug situiert sind, da die Kabellänge zwischen cable-coil und Luftfahrzeug beschränkt ist.

Im Zuge des anlässlich der luftfahrtbehördlichen Verhandlung zur Erteilung der Benützungsbewilligung durchgeführten Ortsaugenscheines wurde festgestellt, daß bei den cable-coils je zwei seitliche Abweiser als Anfahrerschutz angebracht wurden.

Die Ausstattung von kritischen Anlagenteilen auf dem Vorfeld mit Anfahrerschutz, wie etwa Vorfeldfluter, Schaltkästen, DGS-Masten, Feuerwehrrhydranten etc. ist aufgrund der betriebsgegebenen Gefahr einer Beschädigung derselben durch Bodenfahrzeuge und -geräte zur Aufrechterhaltung eines sicheren und zweckmäßigen Flughafenbetriebes unbedingt erforderlich. Diese Tatsache wird von der Berufungswerberin auch überhaupt nicht in Zweifel gestellt. Es werden im Gegenteil sogar von ihr selbst die cable-coils der 400 Hz-Anlage als kritische Anlagenteile eingestuft.

Die bei den cable-coils der 400 Hz-Anlage zur Ausführung gelangten, seitlich angebrachten Abweiser in Form von im Vorfeld verankerten Stahlrohrbügeln bieten jedoch nur in seitlicher Richtung einen ausreichenden Schutz gegen unbeabsichtigtes Anfahren. Für einen ausreichenden Anfahrerschutz sind aber auch Abweiser auf der dem Luftfahrzeug abgewandten Seite als erforderlich anzusehen.

Diesem Erfordernis wurde durch den nunmehr beeinspruchten Auflagenpunkt Rechnung getragen. Die Formulierung "gegen die Betriebsstraße hin" ist hierbei als Richtungsangabe für die radial um den Pier West situierten cable-coils zu verstehen (die Betriebsstraße führt um den Pier West herum). Abgesehen davon, daß auch von der weiter entfernten Betriebsstraße Fahrzeuge abkommen können, dienen die beeinspruchten Abweiser vor allem als Schutz gegen den zwischen Luftfahrzeugabstellpositionen und Betriebsstraße stattfindenden Verkehr bzw. gegen Bewegungen von auf Geräteabstellflächen abgestellten Bodenfahrzeugen und -geräten. Besonders deutlich zeigt sich die Notwendigkeit der Auflage im Bereich der Position 41, bei welcher der cable-coil unmittelbar zwischen markierter Luftfahrzeugabstellposition und einer Geräteabstellfläche situiert ist.

Zusammenfassend kann daher festgehalten werden, daß aufgrund des dargelegten Sachverhaltes dem Antrag der Flughafen Wien Aktiengesellschaft nicht stattgegeben werden kann.

- 4 -

Rechtmittelbelehrung

Gegen diesen Bescheid ist kein ordentliches Rechtsmittel zulässig.

Wien, am 2. Oktober 1996

Für den Bundesminister:



Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Rohrer', is written over the text 'Für die Richtigkeit der Ausfertigung:'.

Ergeht nachrichtlich an:

**Landeshauptmann von Niederösterreich
als Luftfahrtbehörde**

**Teinfaltstraße 8
1014 Wien
unter Rücksendung des
Aktes I/7-L-89/7**

Betrifft
Flughafen Wien-Schwechat, 400 Hz-Anlage Pier West, Objekt 109,
Errichtungsbewilligung

Verhandlungsschrift

aufgenommen vom Amt der NÖ Landesregierung am 22.5.1995 am Flughafen Wien-Schwechat.

Beginn: 15.30 Uhr

Handwritten: Landesregierung

23.5.1995

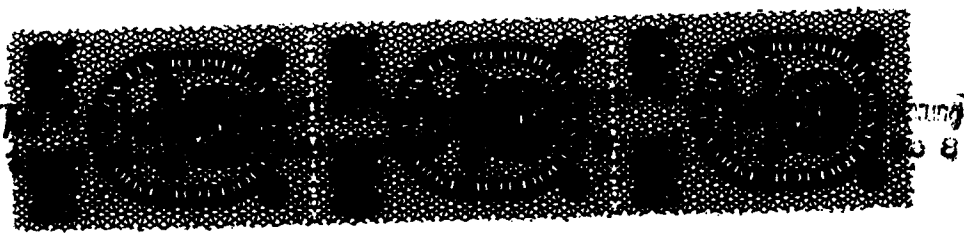
Gegenstand

Handwritten: 177-L-89/7-1
Beauftragter Dr. Rihs
Stempel

der Verhandlung ist das Ansuchen der Flughafen Wien Aktiengesellschaft um Erteilung der luftfahrtbehördlichen Errichtungsbewilligung für den Einbau der 400 Hz-Anlage Pier West, Objekt 109, am Flughafen Wien-Schwechat.

Anwesend

- | | |
|--|--|
| ORegR Dr. Erich Rihs | als Verhandlungsleiter |
| Dr. Michael Kreuth | f.d. Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr |
| AR Herbert Lenk | f.d. Verkehrs-Arbeitsinspektorat |
| OBR Dipl.-Ing. Josef Millner | als Amtssachverständiger f.d. Bauwesen |
| Bauinsp.Rat Ing. Ernst Scheithauer | als Amtssachverständiger für Maschinenbau, Elektrotechnik und Fördertechnik |
| Dir. Techn.Rat Ing. Günter Perdich | f.d. NÖ-Landesstelle für Brandverhütung |
| Dipl.-Ing. Werner Hackenberg Friedrich Vonasek Ing. Bernhard Tschirk | f.d. Flughafen Wien AG |
| Ing. Otto Binder | f.d. Siemens AG |
| Ing. Walter Hareiter | f.d. Freudensprung |
| Karin Brandl | als Schriftführerin |



A) Ortsaugenschein

Ein Ortsaugenschein wurde durchgeführt.

1. ALLGEMEINE BESCHREIBUNG

1.1 400 Hz Flugzeugstromversorgung

Für die Bord-Stromversorgung der Flugzeuge sind bei 9 Gatepositionen (C51, C52, C53, C54, C55, C58, C60, C61, C62) je ein statischer Umformer (50 Hz auf 400 Hz, 115 V) mit einer Nennleistung von 90 kVA für Dauerbetrieb vorgesehen.

Bei 3 Gatepositionen (C56, C57, C59) sind je zwei Stk. 90 kVA Umformer vorgesehen, so daß insgesamt 15 Stk. 400 Hz-Umformer installiert werden.

Die 15 Umformer sind in der Vorfeldebene im Bereich des Brückenkopfes der Gates untergebracht.

Für die Gatepositionen C51-C55, C58, C61, C62 werden die Umformer in den Rotunden situiert (analog zum Pier Ost).

Bei den Gatepositionen C56, C57 und C59, C60 sind eigene 400 Hz-Anlagenräume unter den festen Brücken vorgesehen.

Die Aufstellung erfolgt auf Gitterrosten bzw. über Kabelkanäle (Abgänge von unten).

Die Flugzeuge werden über auf Standfüßen montierte Kabelabrollvorrichtungen (Cable Coil), die im Bereich der Flugzeugstandflächen (Sicherheitsabstand mind. 5 m) situiert werden, versorgt.

Die Verkabelung zwischen Cable-Coil und 400 Hz Umformer (400 Hz Sonderkabel der Dimension 7x35 mm²Cu [verdrillt], Steuerkabel, Stromversorgung für Cable Coil etc.) erfolgt über eigene Rohrtrassen im Vorfeld.

Bei zwei Flugzeugpositionen wird auf Grund der mit 26 m beschränkten Kabellänge der Cable Coil ein alternatives Versorgungssystem angewendet.

Die Ausnahmen bilden die Flugzeugposition 37 (Gateposition 57) und Flugzeugposition 39 (Gateposition 59), welche über eine Kabelabrollvorrichtung (Cable Coil) an der Unterseite der beweglichen Brücke (unterhalb der Fahrerkabine) versorgt wird.

Diese Ausführung wird dem bestehenden System (Kabelführung seitlich auf den beweglichen Brücken) am Pier Ost ähnlich, jedoch erfolgt die Kabelführung über eine Energieführungskette oberhalb der Brücke.

Bei den Flugzeugpositionen 37 und 39 kommt daher ein Cable Coil unter die Brücke und wird für die Versorgung der kleinen LFZ verwendet. Für die großen LFZ bei den Flugzeugpositionen 39 und 49 ist die erforderliche zweite Cable Coil am Vorfeld situiert.

Die Anspeisung der 400 Hz-Umformer erfolgt direkt von der Niederspannungshauptschalttafel.

1.2 Allgemeine Planungsunterlagen

Die nachstehend angeführten Pläne bilden die Grundlage des vorliegenden Projektes:

| <u>Planer</u> | <u>Plan Nr.</u> | <u>Benennung</u> | <u>Maßstab</u> | <u>Datum</u> |
|---------------|-----------------|--------------------|----------------|--------------|
| Neukirchen | 1657,353a | Übersichtslageplan | 1:500 | 02.03.95 |

2. TECHNISCHE BESCHREIBUNG

2.1 Maßgebene Vorschriften

ÖNORMEN, ÖVE
DFS 400 Euro

2.2 400 Hz-Umrichter

Die statischen Umrichter zur Bodenstromversorgung von Flugzeugen werden als kompakte Schrankgeräte mit folgenden Funktionsteilen ausgeführt:

- Gleichrichter
- Wechselrichter
- Steuerung und Regelung
- Überwachung und Schutz
- Anzeigen und Bedienelemente

Die folgenden technischen Daten gelten für die vorgesehenen Frequenzumformer:

Eingang:

- Nennspannung: 3/N/PE, 400 V, $\pm 10 \%$
- Nennfrequenz: 50 Hz, $\pm 5 \%$
- Nennbetriebsstrom: 125 A

Ausgang:

- Nennspannung: 3/N/PE, 200/115 V
- Toleranz statisch am
Flugzeugstecker gemessen: $\pm 3 \%$

| | |
|---|---------------------|
| dynamisch bei 100% Laststoß: | ± 3 % |
| Ausregelzeit: | ≤ 20 ms |
| Toleranz bei 60% unsymetr. Last: | ± 3 % |
| - Nennfrequenz: | 400 Hz |
| Toleranz stat.: | ± 0,1 % |
| Klirrfaktor bei linearer Last | |
| im Lastbereich: | 0-100 %: ≤ 3% |
| Winkelabweichung bei symetr.Last: | ≤ 1° |
| bei 100 % unsymetr. Last: | ≤ 3° |
| - Nennleistung: | 90 kVA |
| (cos-phi = 0,8) | |
| - Überlastbarkeit | |
| bei 120 % Nennstrom: | 15 Min. |
| bei 150 % Nennstrom: | 60 Sekunden |
| bei 170 % Nennstrom: | 5 Sekunden |
| - Wirkungsgrad | |
| bei 100 % Last: | ca. 93 % |
| bei 50 % Last: | ca. 93 % |
| - Kurzschlußfest (Ausgang) | |
| Kurzschlußstrom: | 2,7fachen Nennstrom |
| - Geräuschpegel nach DIN 45 635: | ≤ 66 dB(A) |
| - Funkstörgrad nach VDE 0875 | N |
| - Innenraum-Aufstellung | |
| zul. Umgebungstemp.: | 0°C - 40°C |
| zul. Aufstellhöhe ohne Leistungs- reduzierung: | bis 1000 m |
| - rel. Luftfeuchte: | 90 % |
| - Schutzart: | IP 20 |
| - Fremdkühlung | |

Der Wechselrichter erzeugt aus der Gleichspannung ein symmetrisches Drehstromsystem mit geregelter Spannung und Frequenz. Die Zu- und Abschaltung der Verbraucher erfolgt über einen Abgangsschutz, der über die Verriegelungsspannung des Flugzeuges (28 V=) betätigt wird.

Die Funktionsteile des Umrichters sind in einem Stahlblechschrank untergebracht. Die Anordnung erfolgt so, daß bei allen normalen Wartungs- und Reparaturarbeiten ein Zugang von hinten nicht erforderlich ist. Die Anschlüsse sind so angeordnet, daß sie leicht von vorne zugänglich sind. Ein ausreichend bemessener Anschlußraum für die Einführung der Leistungskabel von unten ist vorgesehen.

Auf der Fronttür ist ein Bedien- und Anzeigefeld eingebaut, das eindeutig den Betriebszustand der Anlage erkennen läßt.

Es sind Anzeigeelemente für Betriebs- und Störmeldungen sowie Bedienungselemente für Ein-/Aus-Schaltung, Lampenprüfung vorgesehen.

Folgende elektrische Größen werden angezeigt:

- Wechselrichterspannung
- Wechselrichterstrom
- Wechselrichterfrequenz

Zur Ansteuerung eines Raumlüfters bei Betrieb ist ein potentialfreier Kontakt vorgesehen.

Für den Anschluß an das zentrale Betriebs- und Störungsmeldesystem des Flughafens sind alle Störungsmeldungen und Laufzeiten für entsprechende Bussysteme vorgesehen.

Sonstige Einbauten bzw. Anforderungen:

- Betriebsstundenzähler mit Anschlußmöglichkeit an eine Fernübertragung
- Der Umrichter schaltet bei unzulässiger Überlast oder bei Kurzschluß automatisch ab.

Im 400 Hz-Umrichterschrank ist eine Nulleiterbruchüberwachung, welche zur automatischen Abschaltung führt, integriert.

2.3 Cable Coil mit Standfuß

Grundsätzlich kommen zwei Typen von Kabeltrommeln zur Ausführung. Bei den Gatepositionen mit einem Umrichter sowie Gateposition C57 und C59 (Flugzeugposition 49 und 39) die "Mono"- Ausführung und bei den Gatepositionen C56 mit zwei Umrichtern die "Tandem"-Ausführung (zwei Cable-Coils nebeneinander auf je einem Standfuß).

Der Standfuß besteht aus einer Stahlrohrkonstruktion ca. 300 mm Ø, H = ca. 1.500 mm, mit Doppelflansch, angeschweißter Grundplatte ca. 800 x 800 mm und mit einer oder zwei Kabelabrollvorrichtungen für je 90 kVA.

Bei der Flugzeugposition 37 (Gateposition C57) und Flugzeugpositionen 39 (Gateposition 59) werden die Cable-Coil mit einer Adapterplatte auf der Unterseite der beweglichen Brücke (Brückenkopf) montiert.

Eine Kabeltrommel ist für eine nutzbare Kabellänge von maximal 26 m ausgelegt (trommelbares 400 Hz-Spezialkabel $7 \times 35 \text{ mm}^2 + 6 \times 3 \times 1 \text{ mm}^2$).

Die Kabelaufwickelvorrichtung gewährleistet, daß das Aus- und Einfahren des Kabels ohne Knicken, Verdrillen und ohne Schlaufenbildung des Kabels erfolgt.

Um Kabelstauchungen beim Ausfahren des Kabels zu vermeiden, sind am Umfang der Trommel walzenförmige Rollen angebracht.

Die Kabelführungsöffnung an der Trommel ist mit Umlenk- und Führungsrollen versehen, damit eine schonende Kabelführung gewährleistet ist.

Außerdem ist das Kabel im eingefahrenen Zustand fixiert, so daß ein Pendeln des Kabels vermieden wird.

Für den Antrieb der Kabeltrommel ist ein Drehstromtriebemotor vorgesehen.

Als Überlastungssicherung ist eine Rutschkupplung vorgesehen.

Die Steuerung des Antriebes erfolgt über die am Kabelende montierte 400 Hz-Bedieneinheit, bestehend aus 400 Hz-Flugzeugstecker mit Pilotkontakt, sowie dem Bedienpaneel.

Ein eigener Steuerverteiler (BxHxT: 700x700x300 mm) ist dafür an der Rückseite der Kabelaufrollgeräte vorgesehen.

Bei den Positionen mit der Cable Coil auf der Fluggastbrücke wird ein Bedienverteiler am Fahrwerk (ähnlich Pier Ost montiert).

Das Auf- und Abwickeln des Kabels erfolgt in Schrittgeschwindigkeit.

Zur Endabschaltung des 400 Hz-Kabels beim Ein- und Auslauf sind folgende Sicherheitsvorkehrungen vorgesehen:

- mechanische Rutschkupplung
- 2 Endschalter
- 2 Induktionsdetektoren
- 2 Motorschutzschalter

2.4 Bedienpaneel

Für die Steuerung der Kabelaufrollgeräte ist am Ende des Spezialkabels ein Bedienpaneel montiert.

Die elektrischen Versorgungsleitungen vom Bedienpaneel ausgehend zum Flugzeugstecker sind mittels flexibler Einzeladern $4 \times 1 \times 50 \text{ mm}^2$ Cu + $1 \times (2 \times 1,5 \text{ mm}^2)$ ausgeführt. Alle Verbindungen sind innerhalb des Paneels vorgenommen.

Die Übergänge von den Leistungsadern $7 \times 35 \text{ mm}^2$ auf die Einzeladern $1 \times 50 \text{ mm}^2$ sind über Y-Klemmverbindungen hergestellt.

Die Steueradern $2 \times 1,5 \text{ mm}^2$ sind mit Preßdurchgangsverbindern weitergeführt. Die elektrische Verbindung zwischen den Steueradern und den Bedienelementen ist ohne Zwischenklemmen hergestellt.

Das Bedienpaneel enthält folgende Geräte:

- Taster für Kabel Auf- und Abrollen,
- Taster für 400 Hz-Anlage Aus-Ein,
- 1 Leuchtdiode, die meldet ob die für die Freigabe der 400 Hz-Versorgungsspannung erforderliche Bordspannung von 28 V GS anliegt.

2.5 Raumkonditionen

Die 400 Hz-Räume werden mittels Abluftventilator mechanisch entlüftet. Die Frischluftnachströmung erfolgt über Wetterschutzgitter und Luftfilter direkt aus dem Freien.

Die Anlage ist auf folgende Raumtemperaturen ausgelegt:

Sommer: max. 40°C

Winter: mind. 0°C

Die Steuerung des Ventilators erfolgt über ein Raumthermostat sowie von der 400 Hz-Anlage mittels einen potentialfreien Kontaktes zur Freigabe.

Für den Winterbetrieb sind zur Frostfreihaltung Elektroheizkörper vorgesehen.

2.6 Netzurückwirkung-Oberwellen

Zur Absaugung der fünften harmonischen Oberschwingung ist eine entsprechende Filterkreisanlage vorgesehen.

Im Niederspannungsraum werden drei Schränke mit Filterkreisanlagen je 175 kVAr situiert.

2.7 Störmeldungen

Störungen an den 400 Hz-Anlagen werden über eine Simatic-Anlage (L1-Bus) in die zentrale Leitwarte gemeldet.

B) Stellungnahme der Amtssachverständigen gemeinsam mit den Vertretern des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und der NÖ-Brandverhütungsstelle

Gegen die Erteilung der luftfahrtbehördlichen Errichtungsbewilligung besteht kein Einwand.

Nachstehenden Vorschreibungen ist zu entsprechen:

1. Die 400 Hz-Anlagen sind entsprechend den einschlägigen ÖVE-Vorschriften auszuführen. Ein Sicherheitsprotokoll oder Überprüfungsbefund ist anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
2. An jedem Steuerverteiler ist ein Not-Aus-Taster zu situieren mit dem die Stromversorgung allpolig abschaltbar sein muß.

3. Die 400 Hz-Anlage an den Positionen 37/49 und 39 ist so mit dem Fahrtrieb der Fluggastbrücken zu verriegeln, daß bei angestecktem Versorgungsstecker ein Wegfahren der Brücke vom Luftfahrzeug nur durch Betätigen eine Freigabetaste am Steuerverteiler möglich ist.
4. In den Aufstellungsräumen der 400 Hz-Anlage (Rotunden bzw. Betriebsstiegenhäuser) sind Brandmelder zu installieren und an die Brandmeldeanlage des Pier West anzuschließen.
5. An den Türen zu den Aufstellungsräumen der 400 Hz-Anlage ist die Kennzeichnung „Elektrischer Betriebsraum“ anzubringen.

C) Erklärungen

Sämtliche Verhandlungsteilnehmer nehmen das Verhandlungsergebnis zustimmend zur Kenntnis.

D) Der Verhandlungsleiter verkündet somit den nachfolgenden

**B e s c h e i d
S p r u c h**

Namens des Landeshauptmannes von Niederösterreich wird wie folgt entschieden:

I.

Der Flughafen Wien Aktiengesellschaft wird die

luftfahrtbehördliche Errichtungsbewilligung

für die 400 Hz-Anlage Pier West, Objekt 109,
erteilt.

Rechtsgrundlage:

§ 78 Abs. 1 und 3 des Luftfahrtgesetzes (LFG), BGBl.Nr. 253/1957.

II.

Diese Bewilligung wird unter den nachstehenden Voraussetzungen erteilt:

1. Die Ausführung hat entsprechend der in der Verhandlungsschrift festgehaltenen Beschreibung und den der Verhandlung zugrundeliegenden Unterlagen zu erfolgen. Sofern sich jedoch aus den Vorschriften gemäß Punkt 2. Abänderungen des Projektes ergeben, sind diese vorzunehmen.
2. Die im Zuge der Verhandlung gemachten Vorschriften (Abschnitt B) der Verhandlungsschrift) sind einzuhalten.

Rechtsgrundlage:
§ 79 Abs. 2 LFG.

III.

Für die Erteilung dieser Bewilligung sind nachstehende Beträge zu entrichten:

Verwaltungsabgaben gemäß der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung 1983, BGBl.Nr. 24 in der geltenden Fassung:

| | | |
|--|----|----------|
| Tarifpost 393 lit.b Ziff.1 (neu) | öS | 2.000,-- |
| Tarifpost 7 | öS | 240,-- |

| | | |
|--|----|----------|
| Kommissionsgebühren gemäß der NÖ Landes-Kommissionsgebührenverordnung, LGBl.Nr. 3860/1-2 | öS | 1.170,-- |
|--|----|----------|

| | | |
|---|----|----------|
| Barauslagenersatz für Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, Verkehrs-Arbeitsinspektorat | öS | 1.950,-- |
| die NÖ Landesstelle für Brandverhütung | öS | 1.932,-- |

Rechtsgrundlage:
§§ 76, 77 und 78 AVG 1950

Die Verwaltungsabgaben und Kommissionsgebühren sind binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides mittels des beigeschlossenen Zahlscheines an das Amt der NÖ Landesregierung zu überweisen.

Der Barauslagenersatz für das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr und die NÖ Landesstelle für Brandverhütung ist mittels des in der Verhandlung übergebenen Zahlscheines eben-

falls binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides direkt zu überweisen.

Begründung

Die beantragte Bewilligung war auf Grund des Ergebnisses der Verhandlung zu erteilen. Die Vorschreibung der Bedingungen und Auflagen war zur Gewährleistung eines zweckentsprechenden Betriebes bzw. zur Abwendung von Gefahren erforderlich.

Die Vorschreibung der Gebühren, Abgaben und Kostenersätze stützt sich auf die angeführten Gesetzesstellen.

Die Kommissionsgebühren gliedern sich wie folgt:

Verhandlung am 22.5.1995

3 Amtsorte, je 3 halbe Stunden

Rechtsmittelbelehrung

Sie haben das Recht, gegen diesen Bescheid Berufung einzulegen.

Damit die Berufung inhaltlich bearbeitet werden kann, muß sie

- binnen zwei Wochen nach Zustellung schriftlich, telegrafisch, mit Telefax oder fernschriftlich beim Amt der NÖ Landesregierung eingebracht werden
- diesen Bescheid bezeichnen (Geben Sie bitte das Bescheidkennzeichen an)
- einen Antrag auf Änderung oder Aufhebung des Bescheides sowie
- eine Begründung des Antrages enthalten.

Die Berufung kann aber auch unmittelbar bei der Berufungsbehörde (Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, Radetzkystraße 2, 1031 Wien) eingebracht werden.

Die Stempelmarkengebühr (Bundesstempelmarken) beträgt für die Berufung öS 120,--.

Der Inhalt und die Verkündung dieses mündlichen Bescheides werden gemäß § 62 Abs. 2 AVG 1950 beurkundet.

Auf die Verlesung der laut diktierten Verhandlungsschrift wird von den Verhandlungsteilnehmern verzichtet.

Jene Verhandlungsteilnehmer, die die Verhandlungsschrift nicht am Schluß unterfertigt haben, haben sich nach Abgabe ihrer in der Verhandlungsschrift festgehaltenen Erklärung - sofern keine Erklärung festgehalten wurde, ohne Einwand - entfernt.

Die Verhandlungsteilnehmer bestätigen mit ihrer Unterschrift, daß sie jeweils für ihre Institution eine nicht korrigierte Fotokopie der Verhandlungsschrift ausgefolgt erhalten haben. Den Vertretern der Flughafen Wien AG wurden die vidiierten Planparien B1-B4 ausgefolgt.

Diese Ausfolgung der Verhandlungsschrift gilt als Zustellung des Bescheides.

Die Verhandlung wird um 17.00 Uhr geschlossen.

Verhandlungsdauer: 3 halbe Stunden

Gelesen, genehmigt:

Dr. Roes
 Krenthaler
 [Signature]
 [Signature]

[Signature]
 [Signature]
 [Signature]
 [Signature]

[Signature]
 [Signature]

Betrifft
 Flughafen Wien-Schwechat, Geräteeinstellhalle Pier West
 Benützungsbewilligung

1/12

Verhandlungsschrift

aufgenommen vom Amt der NÖ Landesregierung am 12.4. und 20.5.1996 am Flughafen Wien-Schwechat.

Amt der NÖ Landesregierung

Beginn: 12.4.1996 - 11.00 Uhr
 20.5.1996 - 11.30 Uhr

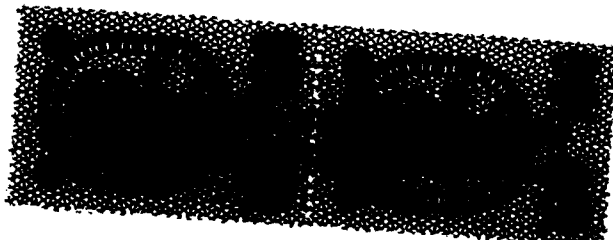
21. MAI 1996

Gegenstand Abt. I/7-L-89/8-4 Beilagen
 Bearbeiter Dr. Ri. Stempel

der Verhandlung ist das Ansuchen der Flughafen Wien Aktiengesellschaft um Erteilung der luftfahrtbehördlichen Benützungsbewilligung für die Geräteeinstellhalle Pier West am Flughafen Wien-Schwechat.

Anwesend

| | |
|---|--|
| w. Hofrat Dr. Erich Rihs | als Verhandlungsleiter |
| Dipl.-Ing. Christian Marek | f.d. Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr |
| Ing. Alfred Kuder (12.4.) AR Herbert Lenk (20.5.) | f.d. Verkehrs-Arbeitsinspektorat |
| OBR Dipl.-Ing. Josef Millner (20.5.) (am 12.4.1996 entschuldigt) | als Amtssachverständiger f.d. Bauwesen |
| Bauinsp.Rat Ing. Ernst Scheithauer | als Amtssachverständiger für Maschinenbau, Elektrotechnik und Fördertechnik |
| Dir. Tech. Rat Ing. Günter Perdich | f.d. NÖ-Landesstelle für Brandverhütung |
| Hauptmann Hannes Fazekas (12.4.) | f.d. Bundespolizeidirektion Schwechat |
| Dipl.-Ing. Werner Hackenberg Gerhard Kerschhofer (12.4.) Siegfried Bayer (20.5.) Ing. Manfred Biegler Ing. Gerald Kürzl (12.4.) | f.d. Flughafen Wien AG |
| Karin Brandl | als Schriftführerin |



A) Ortsaugenschein

Ein Ortsaugenschein wurde am 12.4.1996 durchgeführt.

Zu den Vorschreibungen des Errichtungsbewilligungsbescheides Zl. I/7-L-89/8-1 vom 28.9.1995 wird folgendes festgestellt:

1. erfüllt, vorgelegt wurde eine statische Berechnung des Büro Vasko & Partner vom 25.1.1996, GZ. 152/95. Ferner wurden Befunde für Eisenbeschau und Baugrubenabnahme des Dipl.-Ing. Vasko vorgelegt. Des weiteren die Ergebnisse der Betongütebestimmung der MA 39 vom 13.3.1996, MA 39 - VFA 0390/96. Dabei wurden die Betongüten für Seitenwand, Decke, Fundamente und Frostschräge Köcherfundament nachgewiesen.
Nachweise der staatlich autorisierten Boden- und Baustoffprüfstelle, Linz, vom 6.11.1995 bzw. vom 15.11.1995 für die Spannbetonträger (B 600) sowie ein Prüfbericht vom 6.11.1995 der Höheren Technischen Bundeslehr- und Versuchsanstalt Wr. Neustadt (Versuchsanstalt für Bautechnik) über die erforderliche Betongüte für die Säulen (B 400) wurden vorgelegt.
2. erfüllt, vorgelegt wurde eine Bestätigung der Fa. Kneisz vom 2.4.1996 in dem die Ausführung als Durchlaufsystem bestätigt wird.
3. erfüllt, es liegt eine Einbaubestätigung der Fa. Kneisz vom 2.4.1996 vor in der die Eigenschaften B1, Q1 und T1 bestätigt werden. Beigeschlossen ist ein Prüfgutachten der Versuchsanstalt für Wärme- und Schalltechnik am TGM Wien, Blatt 10, Gutachten 8729/WS vom 22.11.1993, welches für das Produkt Isolyth-Mineralwolle-Trennwandplatten HTW 40/7, die eine Unbrennbarkeit (A) ausweist. Die Unterlagen wurden nach Einsichtnahme rückgegeben.
4. erfüllt, es liegt ein Einbaunachweis der Fa. Kneisz vom 11.4.1996 vor. Weiters liegt ein Prüfbericht des Österr. Kunststoffinstitutes vom 21.4.1992 vor, in dem die Qualifikationen B1, Tr1 und Q2 nachgewiesen werden. Dieser Prüfbericht ist auf zwei Jahre beschränkt und es bestehen keine Zweifel, daß der Prüfbericht eine nach wie vor gültige Aussage trifft. Die Unterlagen wurden nach Einsichtnahme rückgegeben.
5. Seitens der Vertreter der FWAG wird festgehalten, daß die Oberflächenwässer, die bisher auf dem Vorfeld anfielen und in die Kanalisation abgeleitet wurden, nunmehr über die Regenabfallrohre der Halle über dieselbe Kanalisation abgeleitet werden. Es ergeben sich somit keine Veränderungen der Abwassermengen gegenüber dem vorherigen Zustand.
6. erfüllt, eine Traglast von 400 kN ist gegeben.
7. erfüllt, vorgelegt wurde ein Schreiben der MA 39, Versuchs- und Forschungsanstalt der Stadt Wien, vom 13.3.1996, MA 39-VFA 0390/96, welche über zwei Bauteile eine Betongütebestimmung mit dem Rückprallhammer Modell N, durchgeführt hat und eine Betondruckfestigkeitsbestimmung mit je 10 Schlägen gegen glatte und ebene Stellen des

Betons durchgeführt hat. Laut Gutachten liegen die festgestellten Meßwerte (mittlere Würfeldruckfestigkeit in N/mm² von 28,0 bzw. 32,0) durchwegs über den Anforderungen der ÖNORM B 4200, Teil 10, an einen Beton der Güte B 225 bzw. B 300.

8. soweit ersichtlich erfüllt
9. erfüllt
10. und 11. erfüllt, der Überprüfungsbefund Nr. 2095 der Fa. ABB vom 10.4.1996, das Prüfprotokoll für Blitzschutzanlagen der Fa. Elson vom 21.3.1996 und die Abnahmebefunde für die Toranlagen vom 5.4.1996 der Fa. Dipl.-Ing. Krenn & Dipl.-Ing. Palla ZT Ges.m.b.H, wurden eingesehen, zustimmend zur Kenntnis genommen und rückgegeben.
Im Zuge des Lokalausweises wurde die Sicherheitsbeleuchtung erprobt und eine ordnungsgemäße Funktion festgestellt.
12. erfüllt, ein entsprechender Nachweis über die ordnungsgemäße Ausführung der ersten und erweiterten Löschhilfe vom 12.4.1996, ausgestellt von der NÖ Brandverhütungsstelle und dem Brandschutzbeauftragten der FWAG liegt vor.
13. erfüllt, es liegt eine Bestätigung der Fa. Kneisz vom 2.4.1996 über den ordnungsgemäßen Einbau der Lüftungsöffnungen sowie ein Berechnungsblatt über die Dimensionierung der Brauchraumlüftungsanlage vor. Diese wurden eingesehen, in Ordnung befunden und rückgegeben.
14. erfüllt
15. teilweise erfüllt, die Brandmeldeanlage wurde ausgeführt und befindet sich im Probebetrieb.
16. erfüllt, ein Brandschutzplan wurde vorgelegt, in Ordnung befunden und zum Akt genommen.
17. erfüllt
18. erfüllt und BV
19. erfüllt
20. BV

B) Stellungnahme der Amtssachverständigen gemeinsam mit den Vertretern des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und der NÖ-Brandverhütungsstelle

Gegen die Erteilung der luftfahrtbehördlichen Benützungsbewilligung besteht kein Einwand.

Nachstehenden Vorschriften ist zu entsprechen:

1. Die Inbetriebnahme der Geräteeinstellhalle darf erst nach Fertigstellung der Sanierungsarbeiten an der nördlich der Halle befindlichen Betriebsstraße erfolgen.

2. Nach Beendigung des Probetriebes der Brandmeldeanlage ist ein Prüfzeugnis einer akkreditierten Prüfstelle der Luftfahrtbehörde vorzulegen.

Termin: 31.12.1996

C) Erklärungen

Sämtliche Verhandlungsteilnehmer nehmen das Verhandlungsergebnis zustimmend zur Kenntnis.

- D) Der Verhandlungsleiter verkündet somit den nachfolgenden

**B e s c h e i d
S p r u c h**

Namens des Landeshauptmannes von Niederösterreich wird wie folgt entschieden:

I.

Der Flughafen Wien Aktiengesellschaft wird die

luftfahrtbehördliche Benützungsbewilligung

für die Geräteeinstellhalle Pier West am Flughafen Wien-Schwechat

unter der Bedingung erteilt, daß die offene Vorschreibung bis **spätestens 31.12.1996** erfüllt wird. Die Errichtungsbewilligung erfolgte mit Bescheid des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 28.9.1995, I/7-L-89/8-1.

Rechtsgrundlage:

§ 78 Abs. 1 und 3 des Luftfahrtgesetzes (LFG), BGBl.Nr. 253/1957.

II.

Den anlässlich der Errichtungsbewilligung festgelegten Betriebsvorschriften sowie den in der Verhandlung (Abschnitt B) der Verhandlungsschrift) gemachten Vorschreibungen ist zu entsprechen und ist die Luftfahrtbehörde jeweils von der Erfüllung der terminisierten Vorschreibungen - gegebenenfalls unter Anschluß der geforderten Unterlagen - in Kenntnis zu setzen.

Rechtsgrundlage:

§ 79 Abs. 2 LFG.

III.

Für die Erteilung dieser Bewilligung sind nachstehende Beträge zu entrichten:

Verwaltungsabgaben gemäß der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung 1983, BGBl.Nr. 24 in der geltenden Fassung:

Tarifpost 393 lit.b Ziff.3 (neu) öS 1.000,--

Kommissionsgebühren gemäß der NÖ Landes-Kommissionsgebührenverordnung, LGBl.Nr. 3860/1-2 öS 1.690,--

Rechtsgrundlage:

§§ 77 und 78 AVG 1950

Die Verwaltungsabgaben und Kommissionsgebühren sind binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides mittels des beigeschlossenen Zahlscheines an das Amt der NÖ Landesregierung zu überweisen.

Der Barauslagenersatz für das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr und die NÖ Landesstelle für Brandverhütung ist mittels des in der Verhandlung den Vertretern der Flughafen Wien Aktiengesellschaft übergebenen Zahlscheines ebenfalls binnen zwei Wochen nach Ausfolgung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides direkt zu überweisen.

Begründung

Die beantragte Bewilligung war auf Grund des Ergebnisses der Verhandlung zu erteilen. Die Vorschreibung der Bedingungen und Auflagen war zur Gewährleistung eines zweckentsprechenden Betriebes bzw. zur Abwendung von Gefahren erforderlich.

Die Vorschreibung der Gebühren, Abgaben und Kostenersätze stützt sich auf die angeführten Gesetzesstellen.

Die Kommissionsgebühren gliedern sich wie folgt:

Verhandlung am 12.4.1996

Verhandlung am 20.5.1996

2 Amtsortane, je 2 halbe Stunden

3 Amtsortane, je 3 halbe Stunden

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann von den Parteien des Verfahrens Berufung eingebracht werden.

Damit die Berufung inhaltlich bearbeitet werden kann, muß sie

- binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides schriftlich, telegrafisch, fernschriftlich oder mittels Telekopie beim Amt der NÖ Landesregierung eingebracht werden
- diesen Bescheid bezeichnen (bitte das Bescheidkennzeichen angeben!)
- einen Antrag auf Änderung oder Aufhebung des Bescheides sowie
- eine Begründung des Antrages enthalten.

Die Stempelmarkengebühr (Bundesstempelmarken) beträgt für die Berufung öS 120,--.

Der Inhalt und die Verkündung dieses mündlichen Bescheides werden gemäß § 62 Abs. 2 AVG 1950 beurkundet.

Auf die Verlesung der laut diktierten Verhandlungsschrift wird von den Verhandlungsteilnehmern verzichtet.

Jene Verhandlungsteilnehmer, die die Verhandlungsschrift nicht am Schluß unterfertigt haben, haben sich nach Abgabe ihrer in der Verhandlungsschrift festgehaltenen Erklärung - sofern keine Erklärung festgehalten wurde, ohne Einwand - entfernt.

Die Verhandlungsteilnehmer bestätigen mit ihrer Unterschrift, daß sie jeweils für ihre Institution eine nicht korrigierte Kopie der Verhandlungsschrift ausgefolgt erhalten haben.

Diese Ausfolgung der Verhandlungsschrift gilt als Zustellung des Bescheides.

Die Verhandlung wird um 15.00 Uhr geschlossen.

Verhandlungsdauer: 12.4.1996, 11.00 - 12.00 Uhr

20.5.1996, 11.30 - 12.00 Uhr und 14.00 bis 15.00 Uhr

Gelesen, genehmigt:

Dr. Röss

Hilfer

Mühl

Erler

Podlich

Reber

Haebenberger

I/7-L-89/8-1

Betrifft
Flughafen Wien-Schwechat, Geräteeinstellhalle Pier West
Errichtungsbewilligung

Am
10. 1995
ung
8

Verhandlungsschrift

aufgenommen vom Amt der NÖ Landesregierung am 28.9.1995 am Flughafen Wien-Schwechat.
 Amt der NÖ Landesregierung

Beginn: 11.00 Uhr

- 3. OKT 1995

Gegenstand

Akt. I/7-L-89/8-1 Befugnis
 Bearbeiter Dr. Rihs Stempel ✓

der Verhandlung ist das Ansuchen der Flughafen Wien Aktiengesellschaft um Erteilung der luftfahrtbehördlichen Errichtungsbewilligung für die Geräteeinstellhalle Pier West am Flughafen Wien-Schwechat.

Anwesend

| | |
|---|--|
| ORegR Dr. Erich Rihs | als Verhandlungsleiter |
| Dipl.-Ing. Christian Marek | f.d. Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr |
| Ing. Alfred Kuder | f.d. Verkehrs-Arbeitsinspektorat |
| OBR Dipl.-Ing. Josef Millner | als Amtssachverständiger f.d. Bauwesen |
| Bauinsp.Rat Ing. Ernst Scheithauer | als Amtssachverständiger für Maschinenbau, Elektrotechnik und Fördertechnik |
| Dir. Techn.Rat Ing. Günter Perdich | f.d. NÖ-Landesstelle für Brandverhütung |
| Dipl.-Ing. Werner Hackenberg Mag. Arch. Ing. Paul Brunner Friedrich Vonasek | f.d. Flughafen Wien AG |
| Karin Brandl | als Schriftführerin |

A) Baubeschreibung

Die Geräteeinstellhalle ist zwischen dem Pier West, der LFZ-Abstellposition Nr. 31, der Pier-Umfahrungsstraße im Westen sowie der Betriebsstraße im Norden situiert.

Der Abstand der westlichen Außenwand der Halle zur festen Fluggastbrücke beträgt ca. 6,70 m.

In der Geräteeinstellhalle werden 28 Catering-Fahrzeuge eingestellt. Die Einfahrt erfolgt über 12 Sektionaltore.

| | |
|-------------------------|-------------------------------|
| Länge der Halle: | 52,93 m |
| Breite: | 33,70 bis 11,70 m |
| Höhe: | 8,47 m |
| Fläche: | 1.234,53 m² |

Konstruktionsbeschreibung:

| | |
|---|--|
| Tragkonstruktion: | Stahlbetonbinder und Stützen, an den Giebelwänden Stahlbetonplatten |
| Fundamente: | Köcherfundamente |
| Dachdeckung: | Zweischaliges wärmegeädätes Blechdach |
| Tore: | 12 Sektionaltore mit Fenster |
| Fluchttüren: | 100/200 |
| Boden: | Flügelgeglätzte Faserbetonplatte im Gefälle B300 |
| Fassade: | Trapezblechverkleidung mit dazwischenliegender Wärmedämmung |
| Kanal- und Dachwasser: | Regenwasser wird über innenliegende Kastenrinnen über Regenabfallrohre in den Regenwasserkanal abgeleitet. Bodenwässer über ein Rigol und Benzinabscheider in den Schmutzwasserkanal. |
| Haustechnik: | Ein Medienkollektor vom Pier West versorgt die Halle mit den notwendigen Medien. |
| Heizung: | Erfolgt über Luftheizapparate. Die Temperatur der Halle beträgt mind. + 1°. |
| Elektro: | Hallenbeleuchtung mittels Leuchtstoffbalken, Blitzschutz, Haustechnikanschlüsse, Verteiler. |
| Brandschutz: | Brandmeldeanlage, 2 Wandhydranten, Trockenlöscher P12, Brandrauchentlüftung (B1/TR1) Die Fläche der aerodynamisch wirksamen Brandrauchentlüftungseinrichtungen beträgt 8 m². Die Öffnungseinrichtungen für diese Brandrauchentlüftungsanlagen werden beim Hauptangriffsweg der Feuerwehr montiert. |
| Kollektoranbindung: | Im Technikraum wird eine 1x1m große Abdeckung in T 30-Ausführung gegen den Kollektorgang hergestellt. Der Kollektor, der eine Verbindung mit der Klimazentrale herstellt, wird als eigenes Projekt eingereicht. |
| Fluchtweg sowie Fluchtweg- und Sicherheitsbeleuchtung: | Zwischen den Achsen A3 bis F3 wird ein Fluchtweg in der Breite von 1,20 m markiert. An den beiden Fluchttüren Achsen A3 und F3 werden Fluchtwegorientierungsleuchten situiert. Weitere Fluchtwegorientierungsleuchten werden bei den Türen in der Achse D4, G2 und bei der Ausgangstüre aus dem Technikraum sowie bei dem Schleusenraum. Sicherheitsleuchten werden jeweils in den Achsen A bis G situiert. |

B) Stellungnahme der Amtssachverständigen gemeinsam mit den Vertretern des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und der NÖ-Brandverhütungsstelle

Gegen die Erteilung der luftfahrtbehördlichen Errichtungsbewilligung besteht kein Einwand.

Nachstehenden Vorschriften ist zu entsprechen:

1. Die Halle ist entsprechend den statischen Erfordernissen unter Beachtung der einschlägigen ÖNORMEN und Richtlinien zu errichten und auf tragfähigen Boden frostfrei zu gründen. Vor der Fundamentherstellung ist von einem befugten Fachmann die Tragfähigkeit des anstehenden Bodens festzulegen. Erforderlichenfalls sind für eine ausreichende Erkundung des Trag- und Setzungsverhaltens Bodenerkundungen vorzunehmen.
Ein statischer Nachweis, erstellt durch einen hierzu Befugten, ist zur Einsichtnahme bereitzuhalten.
2. Die Trapezeindeckung ist als Durchlaufsystem auszuführen.
3. Die Wärmedämmung in der Dachhaut hat mind. den Anforderungen B1, Q1, Tr1 gemäß ÖNORM B 3800 zu entsprechen. Ein entsprechendes Prüfgutachten und ein dazugehöriger Einbaunachweis sind vorzulegen.
4. Die Lichtelemente im Dachbereich und die Brandrauchentlüftungsklappen haben den Anforderungen B1, TR1 gemäß ÖNORM B 3800 zu entsprechen. Ein entsprechendes Prüfgutachten und ein dazugehöriger Einbaunachweis sind vorzulegen.
5. Es ist ein Nachweis vorzulegen, daß die vorhandene Kanalanlage die zusätzlich durch die anfallenden Oberflächenwässer aufnehmen kann.
6. Entwässerungsanlagen sind der Verkehrsbelastung entsprechend gemäß ÖNORM EN 124 tragsicher abzudecken.
7. Es ist ein Nachweis vorzulegen, daß der Beton mind. jene Werte aufweist, die der statischen Berechnung zugrunde gelegt wurden.
8. Die Oberfläche der Dachhaut ist derart zu gestalten, daß Blendwirkungen auf Luftfahrzeugführer und Bedienstete der Flugplatz-Kontrollstelle sowie von Movement-Kontrolle nicht eintreten können.

✓

9. Für den Kollektor, der die Verbindung zur Klimazentrale herstellt, ist ein gesondertes Projekt zur Genehmigung vorzulegen.
10. Bis spätestens zur Benützungsbewilligungsverhandlung sind folgende Bescheinigungen der Luftfahrtbehörde vorzulegen:
 - Sicherheitsprotokoll über die Elektroinstallationen einschließlich Fluchtweg- und Sicherheitsbeleuchtung
 - Blitzschutzprüfprotokoll über die Ausführung gemäß ÖVE E 49
 - Abnahmebefunde über die Toranlagen
11. Die Sektionaltore sind entsprechend den Bestimmungen der ÖNORM B 1205 auszuführen.
12. Die Maßnahmen für die erste und erweiterte Löschhilfe sind im Einvernehmen mit der Brandverhütungsstelle und dem Brandschutzbeauftragten des Flughafens unter Beachtung der TRVB F 124 festzulegen. Eine entsprechende Bestätigung über die Ausführung ist bei der Benützungsbewilligungsverhandlung der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
13. In der gegenständlichen Halle ist eine Brandrauchentlüftungsanlage einzubauen. Für die Bemessung der aerodynamischen Lüftungsöffnung ist die TRVB S 125 anzuwenden. Eine entsprechende Bestätigung über die Berechnung der Lüftungsöffnungen ist anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
14. Die Auslösevorrichtung für die Brandrauchentlüftungsanlage ist am Hauptangriffsweg der Feuerwehr zu installieren und gemäß ÖNORM F 2030 gut sichtbar und dauerhaft zu kennzeichnen.
15. In der gegenständlichen Halle ist eine Brandmeldeanlage in Ausführung Vollschutz gemäß TRVB S 123 einzubauen und ist von einer hiezu befugten Anstalt überprüfen zu lassen. Das Prüfzeugnis ist der Luftbehörde vorzulegen.
16. Es ist ein Brandschutzplan zu erstellen. Ein Exemplar ist im Wege über den Brandschutzbeauftragten der FWAG zuzustellen.
Der Brandschutzplan ist anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung der Luftfahrtbehörde zur Einsichtnahme vorzulegen.
17. In der Einstellhalle sind die Hauptverkehrswege mit einer Mindestbreite von 1,20 m zu markieren.
18. Die Einstellhalle ist ausreichend zu belüften.

19. In der Einstellhalle ist der Hinweis auf das Rauchverbot deutlich sichtbar anzubringen.
20. In der Einstellhalle dürfen keine ständigen Arbeitsplätze im Sinne der AAV eingerichtet werden.

C) Erklärungen

Der Vertreter des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr erklärt:

Für die verhandlungsgegenständliche Einstellhalle ist ein Verfahren gemäß § 68 LFG beim BMöWV anhängig. Vor Erteilung der luftfahrtbehördlichen Errichtungsbewilligung ist noch die Situierungsbewilligung abzuwarten.

Sämtliche Verhandlungsteilnehmer nehmen das Verhandlungsergebnis zustimmend zur Kenntnis.

Auf die Verlesung der laut diktierten Verhandlungsschrift wird von den Verhandlungsteilnehmern verzichtet.

Jene Verhandlungsteilnehmer, die die Verhandlungsschrift nicht am Schluß unterfertigt haben, haben sich nach Abgabe ihrer in der Verhandlungsschrift festgehaltenen Erklärung - sofern keine Erklärung festgehalten wurde, ohne Einwand - entfernt.

Die Verhandlungsteilnehmer bestätigen mit ihrer Unterschrift, daß sie jeweils für ihre Institution eine nicht korrigierte Fotokopie der Verhandlungsschrift ausgefolgt erhalten haben.

Die Verhandlung wird um 12.30 Uhr geschlossen.

Verhandlungsdauer: 3 halbe Stunden

Gelesen, genehmigt:

Dr. Riem
A. Morref
A. Lander

Leitner
Habenberg Brandt
Bösch

AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG

1014 Wien, Teinfaltstraße 8

Parteienverkehr Dienstag 8–12 Uhr
Telefax Nr. 3710

Amt der NÖ Landesregierung, 1014

An die
Flughafen Wien AG
Flughafen
1300 Schwechat**Beilagen**

I/7-L-89/8-2

Bei Antwort bitte Kennzeichen angeben

Bezug

Bearbeiter
Dr. Rihs(0222) 531 10
DW 2907Datum
6. Oktober 1995

Betrifft

Flughafen Wien Schwechat, Errichtung einer Geräteeinstellhalle Pier West; luftfahrbehördliche Errichtungsbewilligung

Bescheid

Namens des Landeshauptmannes von Niederösterreich wird wie folgt entschieden:

Spruch

I.

Der Flughafen Wien AG wird die

luftfahrbehördliche Errichtungsbewilligung

für die

Errichtung einer Geräteeinstellhalle Pier West

am Flughafen Wien-Schwechat erteilt.

Rechtsgrundlage:

§ 78 Abs.1 und 3 des Luftfahrtgesetzes (LFG, BGBl.253/1957).

II.

Diese Bewilligung wird unter den nachstehenden Voraussetzungen erteilt:

1. Die Ausführung hat entsprechend der in der Verhandlungsschrift festgehaltenen Beschreibung und den der Verhandlung zugrundeliegenden Unterlagen zu erfolgen. Sofern sich jedoch aus den Vorschreibungen gemäß Punkt 2. Abänderungen des Projektes ergeben, sind diese vorzunehmen.
2. Die im Zuge der Verhandlung gemachten Vorschreibungen (Abschnitt B) der Verhandlungsschrift) sind einzuhalten.

Rechtsgrundlage:

§ 79 Abs.2 LFG.

III.

Für die Erteilung dieser Bewilligung sind nachstehende Beträge zu entrichten:

Verwaltungsabgaben gemäß der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung 1983, BGBl.Nr. 24, i.d.g.F.:

| | | |
|--|---|----------|
| Tarifpost 393 lit.b Ziff.1 (neu) | S | 2.000,-- |
| Tarifpost 7 | S | 180,-- |
| Kommissionsgebühren gemäß der NÖ Landes- Kommissionsgebührenverordnung, LGBl.Nr. 3860/1-2 (3 Amtorgane, 3 halbe Stunden) | S | 1.170,-- |

Rechtsgrundlage:

§§ 77 und 78 AVG.

3350

Die Verwaltungsabgaben und Kommissionsgebühren sind binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides mittels des beigeschlossenen Zahlscheines an das Amt der NÖ Landesregierung zu überweisen.

Begründung

Die beantragte Bewilligung war auf Grund des Ergebnisses der mündlichen Verhandlung vom 28.9.1995, I/7-L-89/8-1, und der zwischenzeitig erteilten Situierungsbewilligung durch das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr (vom 29. September 1995, Pr.Zl. 60.614/19-8/95) zu erteilen.

Die Vorschriften waren zur Gewährleistung eines zweckentsprechenden Betriebes bzw. zur Abwendungen von Gefahren erforderlich.

Die Vorschreibung der Gebühren und Abgaben stützt sich auf die angeführten Gesetzesstellen.

Rechtsmittelbelehrung

Sie haben das Recht, gegen diesen Bescheid Berufung einzulegen. Damit Ihre Berufung inhaltlich bearbeitet werden kann, muß sie

- binnen zwei Wochen nach Zustellung schriftlich, telegrafisch, mit Telefax oder fernschriftlich beim Amt der NÖ Landesregierung eingebracht werden.
- diesen Bescheid bezeichnen (Geben Sie bitte das Bescheidkennzeichen an und die Behörde, die den Bescheid erlassen hat).
- einen Antrag auf Änderung oder Aufhebung des Bescheides, sowie
- eine Begründung des Antrages enthalten.

Die Stempelgebühr (Bundesstempelmarken) beträgt für die Berufung S 120,--

II.

Ergeht an:

1. das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr,
Verkehrs-Arbeitsinspektorat, Radetzkystraße 2, 1031 Wien

nachrichtlich an:

2. das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr,
Abteilung Pr.8, Radetzkystraße 2, 1031 Wien

3. das Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung B/4

4. das Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung B/5

5. die NÖ Brandverhütungstelle,
Minoritenplatz 1, 3430 Tulln

6. die Bezirkshauptmannschaft Wien-Umgebung

7. die Bundespolizeidirektion Schwechat

8. die Stadtgemeinde Schwechat
zu Hdn. des Herrn Bürgermeisters

Für den Landeshauptmann
Dr. R i h s
Oberregierungsrat

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung



I/7-L-89/1-4

Betrifft

Flughafen Wien-Schwechat, Trafostation 22 (vormals 18) im Pier West, Objekt 109,
Benützungsbewilligung

Verhandlungsschrift

aufgenommen vom Amt der NÖ Landesregierung am 29.2.1996 am Flughafen Wien-Schwechat.

Beginn: 14.30 Uhr

Amt der NÖ Landesregierung

- 1. MRZ 1996

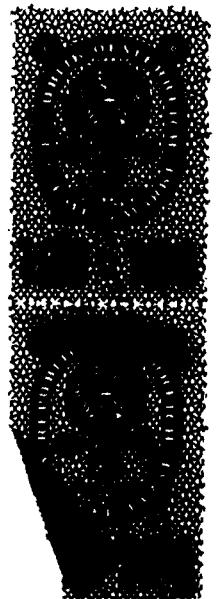
Gegenstand

Ab I/7-L-89/1-4 Stempel
Bestecher Dr. Ri. Stempel Ø

der Verhandlung ist das Ansuchen der Flughafen Wien Aktiengesellschaft um Erteilung der luftfahrtbehördlichen Benützungsbewilligung für die Trafostation 22 (vormals 18) im Pier West, Objekt 109, am Flughafen Wien-Schwechat.

Anwesend

| | |
|------------------------------------|--|
| w. Hofrat Dr. Erich Rihs | als Verhandlungsleiter |
| Dipl.-Ing. Christian Marek | f.d. Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr |
| AR Herbert Lenk | f.d. Verkehrs-Arbeitsinspektorat |
| OBR Dipl.-Ing. Josef Millner | als Amtssachverständiger f.d. Bauwesen |
| Bauinsp.Rat Ing. Ernst Scheithauer | als Amtssachverständiger für Elektrotechnik |
| Dir. Tech. Rat Ing. Günter Perdich | f.d. NÖ-Landesstelle für Brandverhütung |
| Dipl.-Ing. Werner Hackenberg | f.d. Flughafen Wien AG |
| Ing. Gottfried Grimm | |
| Ing. Gerald Kürzl | |
| Siegfried Bayer | |
| Ing. Gerald Bierbaum | f.d. ARGE Pier West |
| Ing. Wolfgang Vonasek | f.d. Bauaufsicht |
| Ing. Armin Kubat | |
| Karin Brandl | als Schriftführerin |



A) Ortsaugenschein

Ein Ortsaugenschein wurde durchgeführt.

Zu den Vorschreibungen des Errichtungsbewilligungsbescheides Zl. I/7-L-89/1-2 vom 18.2.1994 wird folgendes festgestellt:

- 1., 5., 7. und 8. erfüllt. Überprüfungsbefunde Nr. 16670 und 16701 der Fa. Siemens AG Österr. vom 13. bzw. 27.2.1996 liegen vor und enthalten die verlangten Bestätigungen.
2. erfüllt
3. erfüllt, für die beiden zur Verwendung gelangten Typen der Brandschutzklappen (Type NW 500 und TBK-25) liegen Prüfberichte bzw. die Einbaubestätigung vor.
4. erfüllt
6. erfüllt
9. teilweise erfüllt, die Anlage im Bereich der Trafostation befindet sich im Probetrieb und anlässlich der Brandmeldeanlage im Pier West abgenommen.
10. erfüllt

B) Stellungnahme der Amtssachverständigen gemeinsam mit den Vertretern des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und der NÖ-Brandverhütungsstelle

Gegen die Erteilung der luftfahrtbehördlichen Benützungsbewilligung besteht kein Einwand.

Nachstehenden Vorschreibungen ist zu entsprechen:

1. Die im Probetrieb befindliche Brandmeldeanlage im Bereich der Trafostation ist im Zuge der Abnahme der Brandmeldeanlage für den Pier West abzunehmen.
Termin: 1.9.1996
2. Beim Durchtritt von Leitungen durch brandabschnittbildenden Wände und Decken sind F90-Abschottungen auszuführen (z.B. im Bereich des Doppelbodens zwischen Zähler- und Niederspannungsraum; beim Steigschacht des Niederspannungsraumes und dessen Vorraumes).
Termin: 22.3.1996
3. Im Niederspannungsraum sind zum Kabelkeller im Bereich der Wände Abschlüsse des Doppelbodens herzustellen.
Termin: 22.3.1996

4. Im Hochspannungsraum sind die Risse im Bereich des Plattenstosses der Umwehrung der Lüftungskanäle zu sanieren.

Termin: 22.3.1996

C) Erklärungen

Sämtliche Verhandlungsteilnehmer nehmen das Verhandlungsergebnis zustimmend zur Kenntnis.

- D) Der Verhandlungsleiter verkündet somit den nachfolgenden

**B e s c h e i d
S p r u c h**

Namens des Landeshauptmannes von Niederösterreich wird wie folgt entschieden:

I.

Der Flughafen Wien Aktiengesellschaft wird die

luftfahrtbehördliche Benützungsbewilligung

für die Trafostation 22 (vormals 18) im Pier West, Objekt 109, am Flughafen Wien-Schwechat unter der Bedingung erteilt, daß die obigen Vorschreibungspunkte 2. - 4. bis spätestens **22.3.1996** und der Vorschreibungspunkt 1. bis spätestens **1.9.1996** erfüllt werden.. Die Errichtungsbewilligung erfolgte mit Bescheid des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom

Rechtsgrundlage:

§ 78 Abs. 1 und 3 des Luftfahrtgesetzes (LFG), BGBl.Nr. 253/1957.

II.

Den anlässlich der Errichtungsbewilligung festgelegten Betriebsvorschriften sowie den in der Verhandlung (Abschnitt B) der Verhandlungsschrift) gemachten Vorschreibungen ist zu entsprechen und

ist die Luftfahrtbehörde jeweils von der Erfüllung der terminisierten Vorschriften - gegebenenfalls unter Anschluß der geforderten Unterlagen - in Kenntnis zu setzen.

Rechtsgrundlage:

§ 79 Abs. 2 LFG.

III.

Für die Erteilung dieser Bewilligung sind nachstehende Beträge zu entrichten:

Verwaltungsabgaben gemäß der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung 1983, BGBl.Nr. 24 in der geltenden Fassung:

| | | |
|--|----|----------|
| Tarifpost 393 lit.b Ziff.3 (neu) | öS | 1.000,-- |
| Kommissionsgebühren gemäß der NÖ Landes-Kommissionsgebührenverordnung, LGBl.Nr. 3860/1-2 | öS | 1.560,-- |

Rechtsgrundlage:

§§ 77 und 78 AVG 1950

Die Verwaltungsabgaben und Kommissionsgebühren sind binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides mittels des beigeschlossenen Zahlscheines an das Amt der NÖ Landesregierung zu überweisen.

Der Barauslagenersatz für das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr und die NÖ Landesstelle für Brandverhütung ist mittels des in der Verhandlung den Vertretern der Flughafen Wien Aktiengesellschaft übergebenen Zahlscheines ebenfalls binnen zwei Wochen nach Ausfolgung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides direkt zu überweisen.

Begründung

Die beantragte Bewilligung war auf Grund des Ergebnisses der Verhandlung zu erteilen. Die Vorschreibung der Bedingungen und Auflagen war zur Gewährleistung eines zweckentsprechenden Betriebes bzw. zur Abwendung von Gefahren erforderlich.

Die Vorschreibung der Gebühren, Abgaben und Kostenersätze stützt sich auf die angeführten Gesetzesstellen.

Die Kommissionsgebühren gliedern sich wie folgt:

Verhandlung am 29.2.1996

3 Amtsorte, je 4 halbe Stunden

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann von den Parteien des Verfahrens Berufung eingebracht werden.

Damit die Berufung inhaltlich bearbeitet werden kann, muß sie

- binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides schriftlich, telegrafisch, fernschriftlich oder mittels Telekopie beim Amt der NÖ Landesregierung oder beim Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, Radetzkystraße 2, 1030 Wien, eingebracht werden
- diesen Bescheid bezeichnen (bitte das Bescheidkennzeichen angeben!)
- einen Antrag auf Änderung oder Aufhebung des Bescheides sowie
- eine Begründung des Antrages enthalten.

Die Stempelmarkengebühr (Bundesstempelmarken) beträgt für die Berufung öS 120,--.

Der Inhalt und die Verkündung dieses mündlichen Bescheides werden gemäß § 62 Abs. 2 AVG 1950 beurkundet.

Auf die Verlesung der laut diktierten Verhandlungsschrift wird von den Verhandlungsteilnehmern verzichtet.

Jene Verhandlungsteilnehmer, die die Verhandlungsschrift nicht am Schluß unterfertigt haben, haben sich nach Abgabe ihrer in der Verhandlungsschrift festgehaltenen Erklärung - sofern keine Erklärung festgehalten wurde, ohne Einwand - entfernt.

Die Verhandlungsteilnehmer bestätigen mit ihrer Unterschrift, daß sie jeweils für ihre Institution eine nicht korrigierte Fotokopie der Verhandlungsschrift ausgefolgt erhalten haben.

Diese Ausfolgung der Verhandlungsschrift gilt als Zustellung des Bescheides.

Die Verhandlung wird um 16.30 Uhr geschlossen.

Verhandlungsdauer: 4 halbe Stunden

Gelesen, genehmigt:

Dr. Evers
Stelzer
Kayser
Wittner
Wassner
Podlich
Ulrich
Brandner
Hautzenberg

I/7-L-89/1-2

Betrifft

Flughafen Wien-Schwechat, Trafostation 18 im Pier West, Objekt 109; Errichtungsbewilligung

Verhandlungsschrift

aufgenommen vom Amt der NÖ Landesregierung am 18.2.1994 am Flughafen Wien-Schwechat

Beginn: 12.30 Uhr

Gegenstand

der Verhandlung ist das Ansuchen der Flughafen Wien Aktiengesellschaft um Erteilung der luftfahrtbehördlichen Errichtungsbewilligung für die Trafostation 18 im Pier West, Objekt 109, am Flughafen Wien-Schwechat.

Anwesend

| | |
|---|---|
| ORegRat Dr. Erich Rihs | als Verhandlungsleiter |
| Dipl.Ing. Christian Marek Mag. Heinrich Knab | f.d. Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr |
| ASekr. Herbert Lenk | f.d. Verkehrs- Arbeitsinspektorat |
| Wirkl.Hofrat Dipl.Ing. Otto Sattler | als Amtssachverständiger für das Bauwesen |
| Insp.Rat Ing. Ernst Scheithauer | als Amtssachverständiger für Maschinenbau, Elektrotechnik und Fördertechnik |

Dir. Ing. Günter Perdich f.d. NÖ-Landesstelle für
Brandverhütung

Dir.Prok. Ing. Erwin Pascher f.d. Flughafen Wien AG
Dipl.Ing. Werner Hackenberg
Ing. Gerald Kürzl
Friedrich Vonasek

Ing. Robert Bayer f.d. Fa. Freudensprung
Ing. Wolfgang Vonasek

A) Sachverhalt

Der neu zu errichtende Pier West wurde in baulicher Hinsicht bereits genehmigt. Es liegt eine Errichtungsbewilligung Z1. I/7-L-89/0-1 vom 20.8.1992 vor.

1. Allgemeines

Die elektrische Energieversorgung für den Pier West erfolgt über die neu zu errichtende Trafostation 18, die in den im Kollektor liegenden 20 kV-Hochspannungskabelring zwischen E-Zentrale und Station 21 eingebunden wird.

Der Hochspannungsraum der Station 18, für die zu errichtende gekapselte Schaltanlage mit Vakuum-Leistungsschalter, befindet sich im Keller des Pier West.

2. Hochspannungsanlage

Aus Gründen der Bediensicherheit und der Wartung wird die neue Anlage analog den bereits am Flughafen in Betrieb befindlichen Anlagen gebaut.

Stahlblechgekapselte Schaltzelle mit fest eingebauten Geräten und Einfachsammelelektrode 60 x 5 mm, Reihe 20 S.

Nennspannung: 20 kV, 50 Hz
Nennausschaltleistung: 350 MVA bei 20 kV,
Leistungsschalter und Trennschalter mit Motorantrieb und
Not-Hand-Antrieb.

Abmessungen der Zelle:

| | |
|----------|---------|
| Teilung: | 1000 mm |
| Tiefe: | 1330 mm |
| Höhe: | 2300 mm |

Mit Grund- und Fertiganstrich in RAL 2008, Aufstellung für einseitige Bedienung mit abschraubbarem Oberteil mit eigener Niederspannungsnische oben vorne, wobei die Kabel in geeigneter Form hochzuführen sind. Tür zum Schalterraum mit Sichtfenster, gekapselte Oberteile mit druckfester Tür, mit Druckentlastung nach oben wirkend, mit Führungsschiene und Einschubplatten, mit Erdungsbolzen (entsprechend gewinkelt), für Anschluß von Nyffenegger-Erdungsgarnituren und zwar je Zelle 3 Stück zwischen Leistungsschalter und Trenner, 3 Stück nach dem Leistungsschalter, außerdem 3 Stück an der Sammelschiene sowie geeigneten Erdungsschrauben.

Schaltzelle mit Sammelschienensystem in Phasenfarben lackiert, mit aufgelegtem Blindschaltbild, mit den nachstehenden Geräten montiert, verschiebt, verdrahtet und anschlussfertig geschaltet, wobei Leistungsschalter auch abgangsseitig verschiebt werden.

Zelle 1 Trafoabgangsfeld 1
Zelle 2 Trafoabgangsfeld 2
Zelle 3 Einspeisung 1
Zelle 4 Längstrennung
Zelle 5 SS-Hochführung
Zelle 6 Einspeisung 2
Zelle 7 Trafoabgangsfeld 3
Zelle 8 Trafoabgangsfeld 4
Zelle 9 Reserve

Als Leistungsschalter gelangen Vakuum-Leistungsschalter mit Motorantrieb zum Einsatz, Reihe 20 N, Nennstrom 800 A, Nennspannung 20 kV, 50 Hz, Nennausschaltleistung 500 MVA für Schnellumschaltung bzw. Synchronisationsschaltungen geeignet. Vakuum-Löschsystem, Motorantrieb mit 220 V=.

Einschaltzeit: 75 ms
Spannzeit: 15 s
Ausschaltzeit: max. 75 ms
Unterbrechungszeit: 300 ms

Hilfsschalter, sodaß die Funktion von mind. 11 S + 11 Ö + 1 W sichergestellt ist, Arbeitsstromauslöser 220V=, sowie Hand-Not-Betrieb.

Abstelleinheit zur Unterbrechung der Gefahrmeldung bei selbstständigen Schalterfall oder gewolltes Ein- und Ausschalten. Niederspannungsanschlüsse und mehrpolige Stecker.

3) Transformatoren

Es werden 4 Transformatoren mit einer Leistung von je 1250 kVA vorgesehen, wobei drei Trafos in der Lage sind, die gesamte Energieversorgung für den Pier West zu übernehmen.

Der vierte Trafo ist eine hundertprozentige Reserve für einen Trafo, sodaß der Bedeutung des Sicherheitsaspektes Rechnung getragen wird.

Die Aufstellung erfolgt in vier Traforäumen unmittelbar neben dem Hochspannungsraum.

Die Trafoverlustleistung wird normalerweise durch natürliche Konvektion direkt ins Freie abgeführt.

Bei Ansprechen eines Raumfühlers oder des ersten Wertes des Thermofühlers erfolgt eine mechanische Entlüftung.

Die Transformatoren werden je Wicklungsschenkel mit 3 Temperaturfühlern-Lüftung, Übertemperatur Warnung, Übertemperatur Auslösung, ausgestattet.

Die Trafоеinbringung erfolgt von der inneren Verkehrsstraße über eine Einbringöffnung in den Keller. Die Verbindung vom Trafo zur Hochspannungszelle erfolgt mit einpoligen Hochspannungskabeln.

4. Gleichstromversorgung

Für die Steuerung der Leistungsschalter der Hochspannung, sowie für die Schutzeinrichtungen ist eine eigene Batterie mit einer Spannung von 220 V= vorgesehen (Ni-Cad.).

Die Aufstellung der Batterien erfolgt in einem gesondert angeordneten Batterieraum, in dem auch die Gleichrichterschranke aufgestellt werden.

5. Elektronischer Anlagenschutz

Der elektronische Anlagenschutz wird für die 20 kV-Kabel, für die Trafos sowie für die Sammelschienen der Hochspannungsanlage der Station 18 vorgesehen.

Dementsprechend wird ein Kabeldifferentialschutz, ein Trafoüberstromzeitschutz, sowie ein Sammelschienenschutz ausgeführt.

6. Koppelrelais-, Rangier- und Zwischenklemmschrank, Zählerschrank

Die Koppelrelais, Rangier- und Zwischenklemmschranke sind für Rangierungen sowie für die Fernsteuerung der Hoch- und Niederspannungsleistungsschalter von der E-Zentrale erforderlich und werden in Niederspannungsraum situiert.

Die Zählung von Abgängen erfolgt auf einer 8-feldrigen Zählertafel mit insgesamt 62 Stk. Zählern.

Der Stromweg der Zählung erfolgt ausschließlich über Wandler.

7. Fernwirkanlage

Die elektronische Fernwirkanlage besteht aus einer steuernden und einer gesteuerten Stelle. Von der Elektrozentrale können alle Leistungsschalter der Hoch- und Niederspannungsanlage der Station 18 gesteuert werden.

Die Überwachung erfolgt hinsichtlich

- Lauf-Störung
- Netzversorgung
- Strom- und Spannungsmessung
- Max.-Min.Werten usw.

In der Station 18 kann hinsichtlich der Befehlsgabe zwischen "Ort-Fern" umgeschaltet werden. Die Schaltbefehle sind von der Elektrozentrale nur dann wirksam, wenn die Station 18 auf "Fern-Schaltung" gestellt ist. Im Falle der "Ort-Stellung" wird dieser Zustand in der E-Zentrale gemeldet. Die Meßwerte und Zustandsmeldungen werden aber weiterhin übertragen.

Die Spannungsversorgung für die Fernwirkanlage erfolgt von jeweils vorhandenen Batterien über DC-Wandler. Für die Übertragung der Signale werden Fernwirkleitungen verlegt.

8. Türen und Bodenbeläge

- | | |
|--------------------------|---|
| 8.1 Trafoboxen: | - Türen T 30 - Estrich, versiegelt |
| 8.2 Niederspannungsraum: | - Türen T 30 - Techn. Doppelboden mit PVC Belag |
| 8.3 Hochspannungsraum | - Türe T 30 - Estrich mit PVC Belag |
| 8.4 Batterieraum: | - Türe T 30 - Estrich, säurefest versiegelt |
| 8.5 NT-Raum: | - Türe T 30 - Estrich mit PVC Belag |

B) Stellungnahme der Amtssachverständigen gemeinsam mit den Vertretern des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und der NÖ-Brandverhütungsstelle

Gegen die Erteilung der luftfahrtbehördlichen Errichtungsbewilligung besteht kein Einwand.

Nachstehenden Vorschreibungen ist zu entsprechen:

1. Die Ausführung der Hoch- und Niederspannungsanlagen hat entsprechend den einschlägigen öVE-Vorschriften (insbesondere öVE-EH 1/1982, öVE-EH 40/1979, öVE-EH 41/1978, öVE-EN 1/1975, öVE-EN 2, öVE-L 20) zu erfolgen.
Ein Überprüfungsbericht oder Sicherheitsprotokoll ist spätestens anlässlich der luftfahrtbehördlichen Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
2. Im Hochspannungsraum ist ein einpoliges Übersichtschaltbild aufzulegen. Die Schaltzellen sind dementsprechend zu bezeichnen. Die Transformatorzellen sind mit den Leistungsschaltern übereinstimmend zu kennzeichnen.
3. Hoch- und Niederspannungsräume sowie Transformatorboxen sind mit ständig wirksamen Lüftungsanlagen auszustatten. Bei Durchtritt der Lüftungsleitungen durch Brandabschnitte sind ÖNORM-gemäß gekennzeichnete Brandschutzklappen der Brandwiderstandsklasse K 90 einzubauen. Eine Prüfbescheinigung einer autorisierten Prüfanstalt ist vorzulegen.
4. Vor jedem Transformator ist zum Schutz gegen zufälliges Berühren eine Holzschutzleiste anzubringen.
5. Der Sternpunkt jedes Transformators ist starr zu erden. Das Meßergebnis ist der Luftfahrtbehörde bis spätestens zur luftfahrtbehördlichen Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
6. Innerhalb der Transformatorboxen sind Anschlußklemmen für die Erdungsgarnitur auszuführen.

7. Der Hoch- und Niederspannungs- sowie der Batterieraum sind mit einer Sicherheitsbeleuchtung gemäß ÖVE-EN 2 auszustatten und ist diese Ausführung im Sicherheitsprotokoll zu bescheinigen.
8. Der Batterieraum und die Batterieanlage sind entsprechend den Bestimmungen der ÖVE C 10 Teil 2/1989 "Akkumulatoren und Batterieanlagen, Ortsfeste Batterien" auszuführen und ist dies im Sicherheitsprotokoll zu bescheinigen.
9. Die Trafostation 18 ist in die Brandmeldeanlage des Pier West einzubeziehen. Sie ist von einer hiezu staatlich autorisierten Prüfanstalt abnehmen zu lassen und das Prüfzeugnis ist der Luftfahrtbehörde anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
10. Für die erste und erweiterte Löschhilfe ist die TRVB F 124 in Anwendung zu bringen.

C) Erklärungen

Sämtliche Verhandlungsteilnehmer nehmen das Verhandlungsergebnis zustimmend zur Kenntnis.

D) Der Verhandlungsleiter verkündet somit den nachfolgenden

B e s c h e i d
S p r u c h

Namens des Landeshauptmannes von Niederösterreich wird wie folgt entschieden:

I.

Der Flughafen Wien Aktiengesellschaft wird die

Luftfahrtbehördliche Errichtungsbewilligung

für die Errichtung der Trafostation 18 im Pier West, Objekt 109, erteilt.

Rechtsgrundlage:

§ 78 Abs. 1 und 3 des Luftfahrtgesetzes (LFG), BGBl.Nr. 253/1957.

II.

Diese Bewilligung wird unter den nachstehenden Voraussetzungen erteilt:

1. Die Ausführung hat entsprechend der in der Verhandlungsschrift festgehaltenen Beschreibung und den der Verhandlung zugrundeliegenden Unterlagen zu erfolgen. Sofern sich jedoch aus den Vorschreibungen gemäß Punkt 2. Abänderungen des Projektes ergeben, sind diese vorzunehmen.
2. Die im Zuge der Verhandlung gemachten Vorschreibungen (Abschnitt B) der Verhandlungsschrift) sind einzuhalten.

Rechtsgrundlage:

§ 79 Abs. 2 LFG.

III.

Für die Erteilung dieser Bewilligung sind nachstehende Beträge zu entrichten:

Verwaltungsabgaben gemäß der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung 1983, BGBl.Nr. 24 in der geltenden Fassung:

Tarifpost 393 lit.b Ziff.1 (neu) S 2.000,--
 Tarifpost 7 S 180,--

Kommissionsgebühren gemäß der NÖ Landes-Kommissionsgebührenver-
 ordnung, LGB1.Nr. 3860/1-2 S 390,--

Barauslagenersatz für
 das Bundesministerium für öffentl. Wirtschaft u. Verkehr -
 Verkehrs-Arbeitsinspektorat S 130,--

Rechtsgrundlage:

§§ 76, 77 und 78 AVG 1950

Die Verwaltungsabgaben und Kommissionsgebühren sind binnen zwei
 Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses
 Bescheides mittels des beigeschlossenen Zahlscheines an das Amt
 der NÖ Landesregierung zu überweisen.

Der Barauslagenersatz für das Bundesministerium für öffentliche
 Wirtschaft und Verkehr und die NÖ Landesstelle für Brandverhütung
 ist mittels des in der Verhandlung übergebenen Zahlscheines
 ebenfalls binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen
 Ausfertigung dieses Bescheides direkt zu überweisen.

Begründung

Die beantragte Bewilligung war auf Grund des Ergebnisses der
 Verhandlung zu erteilen. Die Vorschreibung der Bedingungen und
 Auflagen war zur Gewährleistung eines zweckentsprechenden
 Betriebes bzw. zur Abwendung von Gefahren erforderlich.

Die Vorschreibung der Gebühren, Abgaben und Kostenersätze stützt
 sich auf die angeführten Gesetzesstellen.

Die Kommissionsgebühren gliedern sich wie folgt:

Verhandlung am 18. Februar 1994:

3 Amtorgane, je 1 halbe Stunde

Rechtsmittelbelehrung

Sie haben das Recht, gegen diesen Bescheid Berufung einzulegen.

Damit Ihre Berufung inhaltlich bearbeitet werden kann, muß sie

- binnen zwei Wochen nach Zustellung schriftlich, telegrafisch, mit Telefax oder fernschriftlich beim Amt der NÖ Landesregierung eingebracht werden.

- diesen Bescheid bezeichnen (Geben Sie bitte das Bescheidkennzeichen an und die Behörde, die den Bescheid erlassen hat).
- einen Antrag auf Änderung oder Aufhebung des Bescheides, sowie
- eine Begründung des Antrages enthalten.

Die Berufung kann aber auch unmittelbar bei der Berufungsbehörde (Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, 1031 Wien, Radetzkystraße 2) eingebracht werden.

Die Stempelgebühr (Bundesstempelmarken) beträgt für die Berufung S 120,--.

Der Inhalt und die Verkündung dieses mündlichen Bescheides werden gemäß § 62 Abs.2 AVG 1950 beurkundet.

Auf die Verlesung der laut diktierten Verhandlungsschrift wird von den Verhandlungsteilnehmern verzichtet.

Jene Verhandlungsteilnehmer, die die Verhandlungsschrift nicht am Schluß unterfertigt haben, haben sich nach Abgabe ihrer in der Verhandlungsschrift festgehaltenen Erklärung - sofern keine Erklärung festgehalten wurde, ohne Einwand - entfernt.

Die Vertreter der Flughafen Wien Aktiengesellschaft und des Verkehrs-Arbeitsinspektorates begehren die Zustellung einer schriftlichen Bescheidausfertigung.

Die Verhandlung wird um 13.00 Uhr geschlossen.

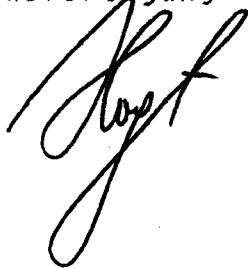
Verhandlungsdauer: 1 halbe Stunde

G.g.g.

Dr. Rihs eh.

13 Unterschriften unleserlich eh.

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Rihs', written in a cursive style.

I/7-L-89/2-5

Betrifft

Flughafen Wien-Schwechat, Aufzugsanlagen Fabr.Nr. 22878-22885 im Pier West, Objekt 109,
Benutzungsbewilligung

Verhandlungsschrift

aufgenommen vom Amt der NÖ Landesregierung am 29.2.1996 am Flughafen Wien-Schwechat.

Beginn: 10.30 Uhr

Amt der NÖ Landesregierung

- 1. MÄRZ 1996

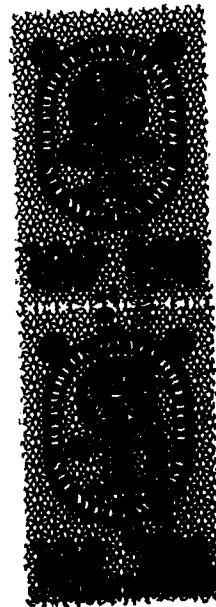
Gegenstand

Amt I/7-L-89/2-5
Bearbeiter *Dr. Rihs* Stempel *g*

der Verhandlung ist das Ansuchen der Flughafen Wien Aktiengesellschaft um Erteilung der luftfahrt-
behördlichen Benutzungsbewilligung für die Aufzugsanlagen Fabr.Nr. 22878-22885 im Pier West,
Objekt 109, am Flughafen Wien-Schwechat.

Anwesend

| | |
|--|--|
| w. Hofrat Dr. Erich Rihs | als Verhandlungsleiter |
| Dipl.-Ing. Christian Marek | f.d. Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr |
| AR Herbert Lenk | f.d. Verkehrs-Arbeitsinspektorat |
| OBR Dipl.-Ing. Josef Millner | als Amtssachverständiger f.d. Bauwesen |
| Bauinsp.Rat Ing. Ernst Scheithauer | als Amtssachverständiger für Fördertechnik |
| Dir. Tech. Rat Ing. Günter Perdich | f.d. NÖ-Landesstelle für Brandverhütung |
| Ing. Robert Geschina | f.d. Zollamt Flughafen Wien |
| Dipl.-Ing. Werner Hackenberg Ing. Gottfried Grimm Ing. Gerald Kürzl Siegfried Bayer | f.d. Flughafen Wien AG |
| Ing. Gerald Bierbaum | f.d. ARGE Pier West |
| Ing. Wolfgang Vonasek Ing. Armin Kubat | f.d. Bauaufsicht |
| Viktor Faulhuber | f.d. Fa. Kone Sowitsch AG |
| Karin Brandl | als Schriftführerin |



A) Ortsaugenschein

Ein Ortsaugenschein wurde durchgeführt.

Die mit Bescheid Zl. I/7-L-89/2-3 vom 24.2.1994 genehmigten acht Aufzüge wurden im wesentlichen plan- und beschreibungsgemäß ausgeführt und am 11.12.1995 der Abnahmeprüfung durch den Amtssachverständigen für Fördertechnik in seiner Eigenschaft als Aufzugsprüfer für NÖ unterzogen. Vor Beginn der heutigen Verhandlung wurde eine Mängelbehebungsprüfung durch den Aufzugsprüfer vorgenommen und es wurden im Zuge dieser die Behebung der in den Abnahmebefunden angeführten Mängel im wesentlichen festgestellt. Eine Erprobung der Brandfall-Rückholsteuerung bzw. der Feuerwehr-Vorzugsteuerung beim Aufzug Fabr.Nr. 22880, ausgelöst von der Brandmeldeanlage, hat ein ordnungsgemäßes Funktionieren gezeigt. Von jedem Aufzug wurde ein Parallel-Notruf in der Leitwarte installiert. Dieser wird noch derart nachjustiert, daß lediglich Notrufe mit einer Dauer von weniger als 1 Sekunde unterdrückt werden, dies entspricht den Bestimmungen der NÖ-AUDV 1995 hinsichtlich Notrufleitsysteme. Darüber hinaus ist in jedem Fahrkorb ein Telefon installiert.

Zu den Vorschreibungen des Errichtungsbewilligungsbescheides Zl. I/7-L-89/2-3 vom 24.2.1994 wird folgendes festgestellt:

1. erfüllt
2. erfüllt, Stromlaufpläne wurden in zweifacher Ausfertigung im Zuge der Verhandlung der Luftfahrtbehörde übergeben.
3. bis 5. erfüllt
6. teilweise erfüllt, ein Versetzen der Öffnung der Abluftleitung zu den Aggregaten ist im Triebwerksraum der Aufzüge Fabr.Nr. 22878/79 erforderlich
7. erfüllt und BV
8. bis 10. erfüllt
11. nicht erfüllt
12. bis 17. erfüllt
18. Brandmelder im Triebwerksraum für die Aufzüge 22878/79 fehlen an die brandbeständige Zwischendecke. Im Triebwerksraum für den Aufzug 22882 fehlt ein Brandmelder.
19. bis 21. erfüllt
22. erfüllt und BV

Ergänzend wird festgehalten, daß von den Mängel der Abnahmebefunde noch nicht behoben wurde:

- a) Die Türen zum Triebwerksraum sind nicht selbst ins Schloß fallend eingestellt, es fehlen die endgültigen Zylinder und die Türen sind von Innen nicht jederzeit zu öffnen.

- b) Die Schachtenlüftungen für die Aufzüge 22878/79 sind noch nicht fertiggestellt.
- c) Die Versiegelung in den Triebwerksräumen wurden zum Teil nicht ausreichende abriebsfest ausgeführt.

Beim Aufzug mit der Fabr. Nr. 22880 erfolgt ein Austausch der Steuerung auf die Type TMS 50. Beim Aufzug Fabr. Nr. 22879 wird die Schachtabschlußtüre in der Haltestelle im Zwischengeschoß gegen ein Öffnen von innen gesichert, da durch die Umwidmung des angrenzenden Raumes in diesem Geschoß eine Nutzung der Haltestelle entfällt. Diese Haltestelle wurde zusätzlich mit einer Wand abgesichert.

B) Stellungnahme der Amtssachverständigen gemeinsam mit den Vertretern des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und der NÖ-Brandverhütungsstelle

Gegen die Erteilung der luftfahrtbehördlichen Benützungsbewilligung besteht kein Einwand.

Nachstehenden Vorschreibungen ist zu entsprechen:

1. Die Brandmelder im Triebwerksraum für die Aufzüge 22878/79 sind an die brandbeständige Zwischendecke zu versetzen und im Triebwerksraum für den Aufzug 22882 ist ein Brandmelder zu montieren.
2. Die noch Mängel der Abnahmebefunde (siehe a) bis c) im Abschnitt A) dieser Verhandlungsschrift) sind zu beheben.
3. An den Schachtabschlußtüren ist der Hinweis „Aufzug im Brandfall nicht benützen“ anzuschreiben.
4. Die Öffnung der Abluftleitung ist im Triebwerksraum der Aufzüge Fabr.Nr. 22878/79 zu den Aggregaten zu verlegen.
5. Im Triebwerksraum der Aufzüge Fabr.Nr. 22878/79 ist die Tragkonstruktion für die brandbeständige Zwischendecke brandbeständig zu ummanteln. Die Kabelführung für die Triebwerksraumbeleuchtung ist aus dem Bereich der Zwischendecke zu entfernen. Der Anschluß der Zwischendecke an die bestehenden Wände ist fugendicht auszuführen.
6. Die Staffeln bei den Türen sind gelb-schwarz zu kennzeichnen.

Sämtliche Auflagen sind vor Inbetriebnahme, spätestens jedoch bis 22.3.1996 zu erfüllen.

C) Erklärungen

Sämtliche Verhandlungsteilnehmer nehmen das Verhandlungsergebnis zustimmend zur Kenntnis.

D) Der Verhandlungsleiter verkündet somit den nachfolgenden

**B e s c h e i d
S p r u c h**

Namens des Landeshauptmannes von Niederösterreich wird wie folgt entschieden:

I.

Der Flughafen Wien Aktiengesellschaft wird die

luftfahrtbehördliche Benützungsbewilligung

für die Aufzugsanlagen Fabr. Nr. 22878-22885 im Pier West, Objekt 109, am Flughafen Wien-Schwechat

unter der Bedingung erteilt, daß die Vorschriften in dieser Verhandlungsschrift bis spätestens **22.3.1996** erfüllt werden. Die Errichtungsbewilligung erfolgte mit Bescheid des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 24.2.1994, Zl. I/7-L-89/2-3.

Rechtsgrundlage:

§ 78 Abs. 1 und 3 des Luftfahrtgesetzes (LFG), BGBl.Nr. 253/1957.

II.

Den anlässlich der Errichtungsbewilligung festgelegten Betriebsvorschriften sowie den in der Verhandlung (Abschnitt B) der Verhandlungsschrift gemachten Vorschriften ist zu entsprechen und ist die Luftfahrtbehörde jeweils von der Erfüllung der terminisierten Vorschriften - gegebenenfalls unter Anschluß der geforderten Unterlagen - in Kenntnis zu setzen.

Rechtsgrundlage:

§ 79 Abs. 2 LFG.

III.

Für die Erteilung dieser Bewilligung sind nachstehende Beträge zu entrichten:

Verwaltungsabgaben gemäß der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung 1983, BGBl.Nr. 24 in der geltenden Fassung:

| | | |
|--|----|----------|
| Tarifpost 393 lit.b Ziff.3 (neu) | öS | 1.000,-- |
| Tarifpost 7 | öS | 210,-- |
| Kommissionsgebühren gemäß der NÖ Landes-Kommissionsgebührenverordnung, LGBl.Nr. 3860/1-2 | öS | 1.560,-- |

Rechtsgrundlage:

§§ 77 und 78 AVG 1950

Die Verwaltungsabgaben und Kommissionsgebühren sind binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides mittels des beigeschlossenen Zahlscheines an das Amt der NÖ Landesregierung zu überweisen.

Der Barauslagersatz für das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr und die NÖ Landesstelle für Brandverhütung ist mittels des in der Verhandlung den Vertretern der Flughafen Wien Aktiengesellschaft übergebenen Zahlscheines ebenfalls binnen zwei Wochen nach Ausfertigung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides direkt zu überweisen.

Begründung

Die beantragte Bewilligung war auf Grund des Ergebnisses der Verhandlung zu erteilen. Die Vorschreibung der Bedingungen und Auflagen war zur Gewährleistung eines zweckentsprechenden Betriebes bzw. zur Abwendung von Gefahren erforderlich.

Die Vorschreibung der Gebühren, Abgaben und Kostenersätze stützt sich auf die angeführten Gesetzesstellen.

Die Kommissionsgebühren gliedern sich wie folgt:

Verhandlung am 29.2.1996

3 Amtorgane, je 4 halbe Stunden

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann von den Parteien des Verfahrens Berufung eingebracht werden.

Damit die Berufung inhaltlich bearbeitet werden kann, muß sie

- binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides schriftlich, telegrafisch, fernschriftlich oder mittels Telekopie beim Amt der NÖ Landesregierung oder beim Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, Radetzkystraße 2, 1030 Wien, eingebracht werden
- diesen Bescheid bezeichnen (bitte das Bescheidkennzeichen angeben!)
- einen Antrag auf Änderung oder Aufhebung des Bescheides sowie
- eine Begründung des Antrages enthalten.

Die Stempelmarkengebühr (Bundesstempelmarken) beträgt für die Berufung öS 120,--.

Der Inhalt und die Verkündung dieses mündlichen Bescheides werden gemäß § 62 Abs. 2 AVG 1950 beurkundet.

Auf die Verlesung der laut diktierten Verhandlungsschrift wird von den Verhandlungsteilnehmern verzichtet.

Jene Verhandlungsteilnehmer, die die Verhandlungsschrift nicht am Schluß unterfertigt haben, haben sich nach Abgabe ihrer in der Verhandlungsschrift festgehaltenen Erklärung - sofern keine Erklärung festgehalten wurde, ohne Einwand - entfernt.

Die Verhandlungsteilnehmer bestätigen mit ihrer Unterschrift, daß sie jeweils für ihre Institution eine nicht korrigierte Fotokopie der Verhandlungsschrift ausgefolgt erhalten haben. Die Vertreter der FWAG haben die Projektunterlagen B1 - B3 mit Bezugs Klausel ausgefolgt erhalten.

Diese Ausfolgung der Verhandlungsschrift gilt als Zustellung des Bescheides.

Die Verhandlung wird um 12.30 Uhr geschlossen.

Verhandlungsdauer: 4 halbe Stunden

Gelesen, genehmigt:

Dr. Pichler
Waldner *Waldner* *Waldner*
Kogler *Sieghart* *Wassner* *Hochle*
Wagner *Wagner* *Wagner* *Wagner*
Hochle *Hochle* *Hochle* *Hochle*

I/7-L-89/2-3

Betrifft

Flughafen Wien-Schwechat, Aufzugsanlagen Fabr.Nr. 22878-22885, im Pier West, Objekt 109; Errichtungsbewilligung

Verhandlungsschrift

aufgenommen vom Amt der NÖ Landesregierung am 24.2.1994 am Flughafen Wien-Schwechat.

Beginn: 8.30 Uhr

Gegenstand

der Verhandlung ist das Ansuchen der Flughafen Wien Aktiengesellschaft um Erteilung der luftfahrtbehördlichen Errichtungsbewilligung für die Aufzugsanlagen Fabr.Nr.22878-22885, im Pier West, Objekt 109 am Flughafen Wien-Schwechat.

Anwesend

| | |
|---|---|
| Wirkl.Hofrat Dr. Gottfried Hasenöhrl | als Verhandlungsleiter |
| Dipl.Ing. Christian Marek Dr. Michael Kreuth | f.d. Bundesministerium f. öffentl. Wirtschaft und Verkehr |
| ASekr. Herbert Lenk | f.d. Verkehrs-Arbeits- inspektorat |
| Wirkl.Hofrat Dipl.Ing. Otto Sattler | als Amtssachverständiger für das Bauwesen |
| Insp.Rat Ing. Ernst Scheithauer | als Amtssachverständiger f. Maschinenbau, Elektro- technik u. Fördertechnik |
| Dir. Ing. Günter Perdich | f.d. NÖ-Landesstelle für Brandverhütung |
| Hauptmann Albert Zemann Abt.Insp. Kurt Eichberger | f.d. Bundespolizei- direktion Schwechat |
| ORev. Josef Pfeiffer | für das Zollamt Flughafen Wien |
| Dir.Prok.Ing. Erwin Pascher Dipl.Ing. Werner Hackenberg Friedrich Vonasek Ing. Gottfried Grimm | f.d. Flughafen Wien AG |
| Ing. Robert Bayer | f.d. Fa. Freudensprung |
| Ing. Erich Wanka | f.d. Fa. Kone Sowitsch |

A) Allgemeines und Projektsbeschreibung

Mit Eingabe vom 27.1.1994 hat die Flughafen Wien Aktiengesellschaft den Antrag auf Erteilung der Errichtungsbewilligung für "5 Aufzugsanlagen" im Pier West, Objekt 109, des Flughafens Wien-Schwechat gestellt. Am heutigen Tag wird der Antrag dahingehend abgeändert, daß nunmehr die Errichtungsbewilligung für acht Aufzugsanlagen nämlich die Anlagen Fabr.Nr. 22878 -, 22885 im Pier West beantragt wird.

Die Einreichunterlagen für diese Aufzüge werden am heutigen Tag in zweifacher Ausfertigung (A1 - A11 bzw. B1 - B11) vorgelegt.

Nach eingehender Erörterung wird festgehalten, daß das Projekt folgendes vorsieht:

Die im Pier West zum Einbau gelangenden Aufzugsanlagen werden gemäß den ÖNORMEN B 2450-1 und EN 81-2 durch die Fa. Kone Sowitsch AG mit hydraulischen Antrieben ausgeführt.

Die Aufzüge werden ausschließlich für interne Zwecke genutzt, wie z.B. Anlieferung Gastronomiebereiche und Duty Free Shop, Transport von behinderten Passagieren etc. Es ist nicht vorgesehen, daß diese Aufzüge öffentlich, d.h. von Passagieren benutzt werden können. Die Behindertentransporte werden mit dafür berechtigten Begleitpersonen durchgeführt.

Um die Benützung der Aufzüge durch Unbefugte bzw. das Erreichen der Vorfeldebene durch Unbefugte zu verhindern, ist vorgesehen, eine Schlüsselsperre in der Innendruckknopfkassette zu installieren, die für alle Steuerbefehle der Innensteuerung wirkt. Darüber hinaus wird in den Außendruckknopfkassetten der Ebene +2 (Abfertigungsebene) ebenfalls jeweils eine Schlüsselsperre eingebaut.

Die Stromzuführung vom im Kellergeschoß (Ebene -1) gelegenen Niederspannungsraum wird mit Ausnahme des Aufzuges Fabr.Nr. 22880 in FE 90 (Isolationserhalt) nach VDE 0472 Teil 814 und die Zuleitung für den Aufzug Fabr.Nr. 22880 in E 90 (Funktionserhalt) gemäß DIN 4102 Teil 12 ausgeführt.

Alle Aufzüge werden von der Netzersatzanlage versorgt.

Die näheren technischen Angaben sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen.

| Fabriks- Nummer | Int. Nr. | Nennlast (kg) | Pers. Zahl | Nenn- geschw. (m/sek) | Hub- höhe (m) | Antriebsart | haupts. Beför- derung | Ha. St. Za. | La. St. Za. | Fahrbahn führt von bis | Fahrkorb- Abschluß |
|--------------------|-------------|------------------|---------------|-----------------------------|---------------------|-------------|-----------------------------|-------------------|-------------------|------------------------------|-----------------------|
| 22878 | 33 | 1000 | 13 | 0,62 | 11,15 | hydraulisch | Personen | 04 | 04 | K-2 | 1 Türe |
| 22879 | 34 | 1000 | 13 | 0,62 | 6,00 | hydraulisch | Personen | 03 | 03 | E-2 | 1 Türe |
| 22880 | 35 | 1000 | 13 | 0,62 | 12,40 | hydraulisch | Personen | 03 | 03 | K-2 | 1 Türe |
| 22881 | 36 | 1000 | 13 | 0,62 | 6,05 | hydraulisch | Personen | 03 | 03 | E-2 | 1 Türe |
| 22882 | 37 | 1000 | 13 | 0,62 | 6,05 | hydraulisch | Personen | 02 | 02 | E-2 | 1 Türe |
| 22883 | 38 | 630 | 08 | 0,62 | 6,00 | hydraulisch | Personen | 03 | 03 | E-2 | 2 Türen |
| 22884 | 39 | 630 | 08 | 0,62 | 6,00 | hydraulisch | Personen | 02 | 02 | E-2 | 1 Türe |
| 22885 | 40 | 1000 | 13 | 0,62 | 6,05 | hydraulisch | Personen | 02 | 02 | E-2 | 1 Türe |

B) Stellungnahme der Amtssachverständigen gemeinsam mit den Vertretern des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und der Nö-Brandverhütungsstelle

Gegen die Erteilung der luftfahrtbehördlichen Errichtungsbewilligung besteht kein Einwand.

Nachstehenden Vorschriften ist zu entsprechen:

- 1) Die Aufzüge sind entsprechend den Bauvorschriften ÖNORM B 2450-1, Ausgabe April 1992 und ÖNORM EN 81-2, Ausgabe Dezember 1992 zu errichten.

- 2) Die in den Gutachten über die Vorprüfung als fehlend bezeichneten Einreichunterlagen (Stromlaufpläne) sind der Luftfahrtbehörde bis spätestens zur Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen. Diese Unterlagen müssen den Prüfvermerk eines Aufzugsprüfers aufweisen.
- 3) Die Triebwerksräume sind brandbeständig herzutellen. Die Triebwerksraumtüren sind zumindest brandhemmend (T 30) auszuführen.
- 4) Der Fußboden der Triebwerksräume und der Schachtgruben ist leicht reinigbar sowie als flüssigkeitsdichte und mineralölbeständige Wanne auszuführen. Diese Wannen müssen die gesamte Ölmenge aufnehmen können.
- 5) In Triebwerksräumen und in Schächten dürfen keine aufzugsfremden Leitungen, Installationen oder dergleichen verlegt werden.
- 6) Die Triebwerksräume und Schächte sind mit einer ständig wirksamen und ins Freie führenden Entlüftung auszustatten. Die Entlüftungsleitungen im Bereich außerhalb dieser Räume sind brandbeständig auszubilden.
- 7) Im Bereich des Zuganges zu jedem Triebwerksraum, jedoch außerhalb dieses Raumes, ist ein Handfeuerlöscher mit einem Mindestfüllgewicht von 6 kg, der zur Bekämpfung von Bränden in elektrischen Anlagen und bei hydraulischen Antrieben auch zur Bekämpfung von Mineralölbränden geeignet sein muß, bereitzuhalten. Der Feuerlöscher muß nachweislich alle zwei Jahre auf seine Funktionsfähigkeit geprüft werden.
- 8) die Schächte sind brandbeständig auszuführen.

- 9) Die Türblätter der Schachttüren sind doppelwandig und mit einer Steinwollhinterfüllung auszuführen oder es wird ihre brandhemmende Ausführung durch ein Attest belegt. Werden Zargenstöcke nicht ausgemauert, sind sie ebenfalls mit Steinwolle zu hinterfüllen (keinesfalls dürfen brennbare oder qualmbildende Schaummaterialien oder dergleichen verwendet werden).
- 10) Die Wartungstüre in den Schacht ist in T 30-Ausführung auszubilden. Für den Zugang ist eine Einhängeleiter auszuführen.
- 11) Bei jeder Schachttüre ist der Hinweis "Aufzug im Brandfall nicht benützen" unter Verwendung eines Schildes gemäß ÖNORM Z 1000 anzuschreiben.
- 12) Als Schutzmaßnahme ist für die aufzugszugehörigen Stromkreise FI-Schutzschaltung auszuführen, wobei diese Schutzschalter in den Triebwerksräumen zu situieren sind.
- 13) Im unmittelbaren Bereich der Haltestellen in der Vorfeldebene (Ebene 0) ist ein versperrbarer Steigleitungsschalter zu situieren, mit dem die Stromzuführung zum Aufzugsantrieb abschaltbar sein muß. Dieser Schalter ist widmungsgemäß zu kennzeichnen, die Schaltstellung muß deutlich erkennbar und der Schlüssel in bei den Schaltstellungen abziehbar sein. (Die Ausführung einer Fernsteuerung ist zulässig, wenn das Fernsteuerschutz im Triebwerksraum situiert und dem FI-Schalter nachgeschaltet wird.)
- 14) In der Schachtgrube ist ein Anschluß an einen Fundament-erder herzustellen.
- 15) Bei Netzausfall muß eine Hilfsstromquelle (Akku mit Ladeeinrichtung) eine Hilfsbeleuchtung im Fahrkorb mindestens eine Stunde ausreichend versorgen. Der Notruf muß für den gleichen Zeitraum wirksam bleiben.

- 16) Zusätzlich zur Notrufklingel im Schacht ist an einem während der Betriebszeit des der Aufzüge ständig besetzten Dienstraum eine weitere Notrufklingel zu installieren.
- 17) In den Fahrkörben ist ein Telefon zu installieren, mit dem im Bedarfsfall Hilfe für eingeschlossene Personen herbeigerufen werden kann und sind die entsprechenden Telefonnummern anzuschreiben.
- 18) Die Triebwerksräume und Schächte sind in die Brandmeldeanlage einzubeziehen.
- 19) Der Aufzug mit der Fabr.Nr. 22880 ist mit einer Feuerwehr-Vorzugssteuerung auszustatten. Diese Steuerung ist gemäß den Bestimmungen der Abschnitte 9 und 11.5 der ÖNORM B 2455 auszuführen. Die Schlüsselschalter sind mit der Aufschrift "Feuerwehr" zu kennzeichnen und muß die Betätigung mit dem Feuerwehr-Schlüssel EVVA GPI Nr. 7900L6318 A möglich sein. Bei diesem Aufzug dürfen im Schacht keine Einrichtungen eingebaut werden (z.B. optische Impulszählung, etc.), welche durch Rauchgase den Betrieb des Aufzuges gefährden könnten. Die Netzersatzversorgung dieses Aufzuges muß innerhalb von 30 Sekunden sichergestellt sein.
- 20) Die Aufzüge sind mit einer Brandfall-Rückführsteuerung auszuführen, die den Fahrkorb bei Ansprechen eines Brandmelders in die Vorfeldebene (Ebene 0) holt, dort außer Betrieb nimmt und die Türen im geöffneten Zustand beläßt.
- 21) Nach Fertigstellung und vor Betriebsaufnahme sind die Aufzüge einer Abnahmeprüfung durch einen Aufzugsprüfer zu unterziehen. Mit einer Ausfertigung der Abnahmebefunde ist bei der Luftfahrtbehörde um die Erteilung der Benützungsbewilligung anzusuchen.
- 22) Für jeden Aufzug ist eine den Betriebserfordernissen entsprechende Anzahl von Aufzugswärtern (mindestens jedoch zwei Wärter) zu bestellen und müssen diese ihre Eignung vor dem Aufzugsprüfer nachweisen.

C) Erklärungen

Sämtliche Verhandlungsteilnehmer erklären das Verhandlungsergebnis
zustimmend zur Kenntnis zu nehmen.

D) Der Verhandlungsführer beschließt somit den nachstehenden

Beschluss

Spruch

Namens des Landeshauptmanns von Niederösterreich wird die folgende
Entscheidung

I.

Der Flughafen Wien Aktiengesellschaft wird die

Luftverkehrsrechtliche Bewilligung

für die Nutzung des am 1. Juni 1985 im 22. BG in Wien am
Objekt 104, am Flughafen Wien-Börschach erteilt.

Rechtsgrundlagen

§ 78 Abs. 1 und 3 des Luftverkehrsgesetzes (LVG), 1981 Nr. 103/1981

II.

Diese Bewilligung wird unter den nachstehenden Voraussetzungen
erteilt:

1. Die Ausführung hat entsprechend der in der Verhandlungsschrift festgehaltenen Beschreibung und den der Verhandlung zugrundeliegenden Unterlagen zu erfolgen. Sofern sich jedoch aus den Vorschriften gemäß Punkt 2. Abänderungen des Projektes ergeben, sind diese vorzunehmen.

2. Die im Zuge der Verhandlung gemachten Verschreibungen (Abschnitt 8) der Verhandlungsschrift) zu bezahlen.

Rechtsgrundlage:

§ 72 Abs. 2 CFB.

III.

Für die Erfüllung dieser Bewilligung sind nachstehende Ausgaben zu entrichten:

Verwaltungsgebühren gemäß der
Bundesverwaltungsabgabenverordnung 1961 (BVG 1961) in der
geltenden Fassung:

| | |
|--|-----------|
| Tarifpost 393 lit. b Ziff. 1 (neu) | 5 2.800,- |
| Tarifpost 7 | 9 660,- |

| | |
|--|-----------|
| Kommissionsgebühren gemäß der NB Landes-Kommissionsgebühren- verordnung, 1961, Nr. 3860/1-1 | 5 1.170,- |
|--|-----------|

Rechtsgrundlage:

§ 72 Abs. 2 CFB 1960

Die Verwaltungsgebühren und Kommissionsgebühren sind binnen
Wochen nach Zustellung der Verwaltungsabgaben zur Fertigung des
Beschlusses mittels des beige beschriebenen Bescheides an
der NB Landesregierung zu überweisen.

Begründung

Die beantragte Bewilligung war auf Grund des Ergebnisses der
Verhandlungen zu stellen. Die Verschreibungen der Bedingungen und
Auflagen sind zur Bewährleistung eines entsprechenden Betriebes
bes bzw. zur Abwendung von Gefahren erforderlich.

Die Verschreibung der Gebühren, Abgaben und Kostenersatzes stützt
sich auf die angeführten Gesetzesstellen.

Die Kammergebühren gliedern sich auf wie folgt:
Verhandlung

3 Ansprachen, je 3 halbe Stunden

Rechtsmittelverfahren

Sie haben das Recht, gegen diesen Bescheid Berufung einzulegen.
Damit Ihre Berufung inhaltlich bearbeitet werden kann, müssen Sie

- binnen zwei Wochen nach Zustellung schriftlich, telefonisch, schriftlich oder per E-Mail bei der Regierung eingebracht werden
- diesen Bescheid bezeichnen (Betreff: ...), das Amt des Antragstellers angeben und unterschreiben.
- einen Antrag auf Änderung oder Aufhebung des Bescheides stellen
- eine Begründung des Antrages enthalten.

Die Berufung kann aber auch unmittelbar bei der Verwaltungsstelle
(Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Energie, Radetzkystraße 2, 1051 Wien) eingebracht werden.

Die Stempelgebühr (Bundesstempelgebühr) beträgt für die Berufung
S 120,-

Der Inhalt und die Verkündung dieses mündlichen Bescheides werden
gemäß § 62 Abs. 2 AVG 1950 beurkundet.

Auf die Verlesung der laut diktierten Verhandlungsschrift sind
von den Verhandlungsteilnehmern verzichtet.

Die Vertreter der Flughafen Wien Aktiengesellschaft und des Verkehrs-Arbeitsinspektorates begehren die Zustellung einer schriftlichen Bescheidausfertigung.

Die Verhandlung wird um 9.45 Uhr abgehalten.

Verhandlungsdauer: 1/2 Stunden.

B. G. G.

Dr. Haselböck ab.

Dipl. Ing. Marek en.

Dr. Kreutz ab.

Leck en.

Dipl. Ing. Sattler ab.

Ing. Schallnager en.

Ing. Schöberl ab.

Stadler en.

Eichinger ab.

Pfeiffer en.

Ing. Pichler ab.

Dipl. Ing. Hanken ab.

Vandek ab.

Ing. Grün en.

Ing. Bayer ab.

Ing. Wacker ab.

Für die Aktiengesellschaft
der Flughafen Wien



Handwritten mark

Betrifft
Flughafen Wien-Schwechat, Aufzugsanlagen Fabr.Nr. 22878 bis 22885 im Pier West, Objekt 109,
Benützungsbewilligung

Verhandlungsschrift

aufgenommen vom Amt der NÖ Landesregierung am 27.3.1996 am Flughafen Wien-Schwechat.

Beginn: 19.00 Uhr

Amt der NÖ Landesregierung

28. MRZ. 1996

Gegenstand

177-L-89/2-6 P. 11/11
D. Ri Stempel

der Verhandlung ist das Ansuchen der Flughafen Wien Aktiengesellschaft um Erteilung der luftfahrt-
behördlichen Benützungsbewilligung für die Aufzugsanlagen Fabr.Nr. 22878 bis 22885 im Pier West,
Objekt 109, am Flughafen Wien-Schwechat.

Anwesend

- | | |
|---|--|
| w. Hofrat Dr. Erich Rihs | als Verhandlungsleiter |
| Dipl.-Ing. Christian Marek Mag. Heinrich Knab | f.d. Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr |
| OBR Dipl.-Ing. Josef Millner | als Amtssachverständiger f.d. Bauwesen |
| Bauinsp.Rat Ing. Ernst Scheithauer | als Amtssachverständiger für Maschinenbau, Elektrotechnik und Fördertechnik |
| Dir. Tech. Rat Ing. Günter Perdich | f.d. NÖ-Landesstelle für Brandverhütung |
| Major Albert Zeman | f.d. Bundespolizeidirektion Schwechat |
| Dipl.-Ing. Werner Hackenberg Ing. Gerald Kürzl Ing. Manfred Biegler Mag. Ing. Wolfgang Cichon Walter Tuma | f.d. Flughafen Wien Aktiengesellschaft |
| Ing. Wolfgang Vonasek | Örtliche Bauaufsicht |
| Karin Brandl | als Schriftführerin |

Amt der NÖ Landesregierung
1014 W
Handwritten: 1996

A) Ortsaugenschein

Ein Ortsaugenschein wurde durchgeführt.

Anlässlich der Anwesenheit der Amtsabordnung am heutigen Tage am Flughafen Wien-Schwechat wurde von den Vertretern der Flughafen Wien AG das Ansuchen gestellt, die luftfahrtbehördliche Benützungsbewilligung für die Aufzugsanlagen Fabr.Nr. 22878 bis 22885 im Pier West, Objekt 109, am Flughafen Wien-Schwechat zu erteilen.

Die Benützungsbewilligung vom 29.2.1996, I/7-L-89/2-5, ist wegen Nichterfüllung der Bedingungen in der festgesetzten Frist (22.3.1996) erloschen.

Zu den Vorschreibungen des Benützungsbewilligungsbescheides Zl. I/7-L-89/2-5 vom 29.2.1996 wird folgendes festgestellt:

1. erfüllt
2. teilweise erfüllt, die Schachtentlüftung der Aufzüge Fabr.Nr. 22878 und 22879 ist nicht fertiggestellt, es besteht eine Verbindung zur Zwischendecke im Küchenbereich. Bei den Aufzügen Fabr. Nr. 22883 und 22884 ist der Triebwerksraum gegenüber dem Stiegenhaus nicht brandbeständig abgeschlossen (Mauerspalt im Bereich der Stufenuntersicht). Die Versiegelung des Fußbodens im Trittwerksraum des Aufzuges Fabr.Nr. 22885 ist noch nicht saniert.
3. bis 6. erfüllt

Ergänzend wird festgehalten, daß der in der Verhandlungsschrift vom 29.2.1996 beschriebene Austausch der Steuerung beim Aufzug Fabr.Nr. 22880 nicht zur Ausführung gelangt.

B) Stellungnahme der Amtssachverständigen gemeinsam mit den Vertretern des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und der NÖ-Brandverhütungsstelle

Gegen die Erteilung der luftfahrtbehördlichen Benützungsbewilligung besteht kein Einwand.

Nachstehenden Vorschreibungen ist zu entsprechen:

Die im vorstehenden Befund als nicht oder teilweise erfüllt aufscheinenden Vorschreibungen sind zu erfüllen.

C) Erklärungen

Sämtliche Verhandlungsteilnehmer nehmen das Verhandlungsergebnis zustimmend zur Kenntnis.

D) Der Verhandlungsleiter verkündet somit den nachfolgenden

**B e s c h e i d
S p r u c h**

Namens des Landeshauptmannes von Niederösterreich wird wie folgt entschieden:

I.

Der Flughafen Wien Aktiengesellschaft wird die

luftfahrtbehördliche Benützungsbewilligung

für die Aufzugsanlagen Fabr.Nr. 22878 bis 22885 im Pier West, Objekt 109, am Flughafen Wien-Schwechat

unter der Bedingung erteilt, daß die noch offenen Vorschriften dieser Verhandlungsschrift bis spätestens **19.4.1996** erfüllt werden.

Die Errichtungsbewilligung erfolgte mit Bescheid des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 24.2.1994, I/7-L-89/2-3.

Rechtsgrundlage:

§ 78 Abs. 1 und 3 des Luftfahrtgesetzes (LFG), BGBl.Nr. 253/1957.

II.

Den anlässlich der Errichtungsbewilligung festgelegten Betriebsvorschriften sowie den in der Verhandlung (Abschnitt B) der Verhandlungsschrift) gemachten Vorschriften ist zu entsprechen und ist die Luftfahrtbehörde jeweils von der Erfüllung der terminisierten Vorschriften - gegebenenfalls unter Anschluß der geforderten Unterlagen - in Kenntnis zu setzen.

Rechtsgrundlage:

§ 79 Abs. 2 LFG.

III.

Für die Erteilung dieser Bewilligung sind nachstehende Beträge zu entrichten:

Verwaltungsabgaben gemäß der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung 1983, BGBl.Nr. 24 in der geltenden Fassung:

| | | |
|--|----|----------|
| Tarifpost 393 lit.b Ziff.3 (neu) | öS | 1.000,-- |
| Kommissionsgebühren gemäß der NÖ Landes-Kommissionsgebührenverordnung, LGBl.Nr. 3860/1-2 | öS | 390,-- |

Rechtsgrundlage:

§§ 77 und 78 AVG 1950

Die Verwaltungsabgaben und Kommissionsgebühren sind binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides mittels des beigeschlossenen Zahlscheines an das Amt der NÖ Landesregierung zu überweisen.

Der Barauslagenersatz für das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr und die NÖ Landesstelle für Brandverhütung ist mittels des in der Verhandlung den Vertretern der Flughafen Wien Aktiengesellschaft übergebenen Zahlscheines ebenfalls binnen zwei Wochen nach Ausfolgung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides direkt zu überweisen.

Begründung

Die beantragte Bewilligung war auf Grund des Ergebnisses der Verhandlung zu erteilen. Die Vorschreibung der Bedingungen und Auflagen war zur Gewährleistung eines zweckentsprechenden Betriebes bzw. zur Abwendung von Gefahren erforderlich.

Die Vorschreibung der Gebühren, Abgaben und Kostenersätze stützt sich auf die angeführten Gesetzesstellen.

Die Kommissionsgebühren gliedern sich wie folgt:

Verhandlung am 27.3.1996

3 Amtorgane, je 1 halbe Stunde

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann von den Parteien des Verfahrens Berufung eingebracht werden.

Damit die Berufung inhaltlich bearbeitet werden kann, muß sie

- binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides schriftlich, telegrafisch, fernschriftlich oder mittels Telekopie beim Amt der NÖ Landesregierung eingebracht werden
- diesen Bescheid bezeichnen (bitte das Bescheidkennzeichen angeben!)
- einen Antrag auf Änderung oder Aufhebung des Bescheides sowie
- eine Begründung des Antrages enthalten.

Die Stempelmarkengebühr (Bundesstempelmarken) beträgt für die Berufung öS 120,--.

Der Inhalt und die Verkündung dieses mündlichen Bescheides werden gemäß § 62 Abs. 2 AVG 1950 beurkundet.

Auf die Verlesung der laut diktierten Verhandlungsschrift wird von den Verhandlungsteilnehmern verzichtet.

Jene Verhandlungsteilnehmer, die die Verhandlungsschrift nicht am Schluß unterfertigt haben, haben sich nach Abgabe ihrer in der Verhandlungsschrift festgehaltenen Erklärung - sofern keine Erklärung festgehalten wurde, ohne Einwand - entfernt.

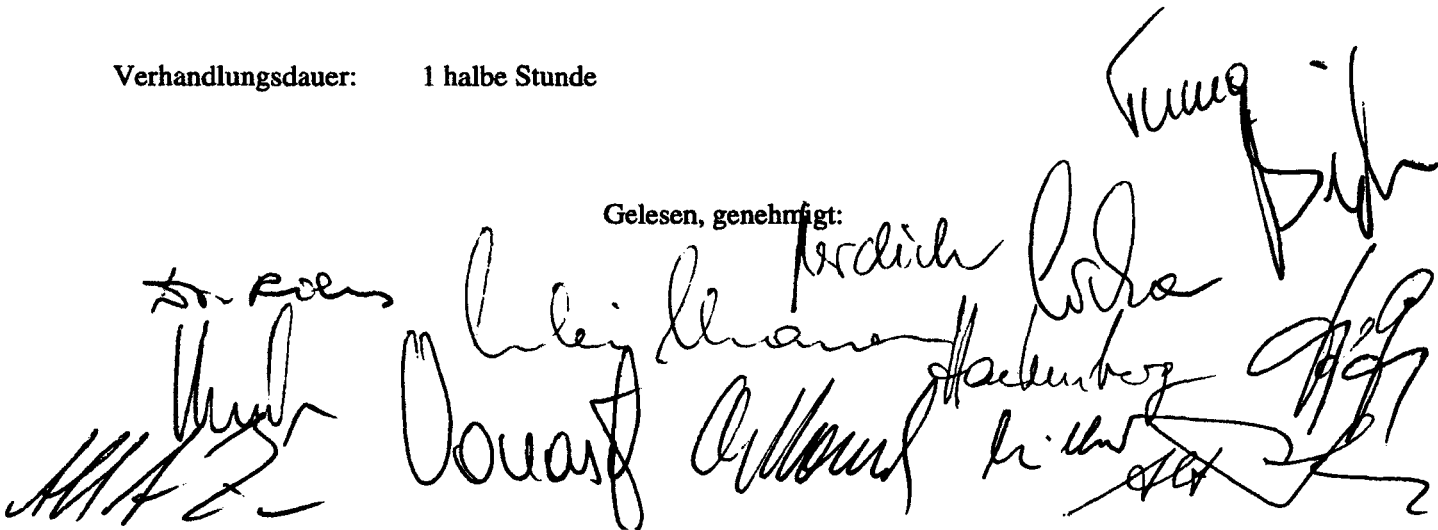
Die Verhandlungsteilnehmer bestätigen mit ihrer Unterschrift, daß sie jeweils für ihre Institution eine nicht korrigierte Kopie der Verhandlungsschrift ausgefolgt erhalten haben.

Diese Ausfolgung der Verhandlungsschrift gilt als Zustellung des Bescheides.

Die Verhandlung wird um 19.30 Uhr geschlossen.

Verhandlungsdauer: 1 halbe Stunde

Gelesen, genehmigt:


 A collection of handwritten signatures in black ink. Some are clearly legible, such as 'Dr. Roes', 'Kunig', 'Lindner', 'Haberberg', and 'Hilber'. There are also several illegible signatures and initials scattered across the bottom of the page.

42/9

Betrifft

Flughafen Wien-Schwechat, Sicherheits- und Fluchtwegbeleuchtung Pier West, Objekt 109,
Benützungsbewilligung

Verhandlungsschrift

aufgenommen vom Amt der NÖ Landesregierung am 21.8.1996 am Flughafen Wien-Schwechat.

Amt der NÖ Landesregierung

Beginn: 14.30 Uhr

22. Aug. 1996

Gegenstand

Akt I/7-L-89/4-7
Bezeichnet *Dr. Rihs* *Stempel SB*

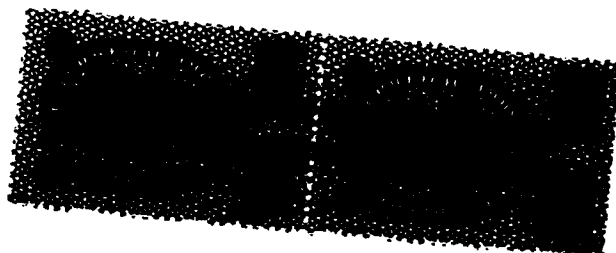
der Verhandlung ist das Ansuchen der Flughafen Wien Aktiengesellschaft um Erteilung der luftfahrtbehördlichen Benützungsbewilligung für die Sicherheits- und Fluchtwegbeleuchtung Pier West, Objekt 109, am Flughafen Wien-Schwechat.

Anwesend

| | |
|---|---|
| w. Hofrat Dr. Erich Rihs | als Verhandlungsleiter |
| Dr. Michael Kreuth | f.d. Bundesministerium für Wissenschaft, Verkehr und Kunst, Verwaltungsbereich Verkehr |
| AR Herbert Lenk | f.d. Verkehrs-Arbeitsinspektorat |
| OBR Dipl.-Ing. Josef Millner | als Amtssachverständiger f.d. Bauwesen |
| Bauinsp. Rat Ing. Ernst Scheithauer | als Amtssachverständiger für Maschinenbau, Elektrotechnik und Fördertechnik |
| Dir. Tech. Rat. Ing. Günter Perdich | f.d. NÖ-Landesstelle für Brandverhütung |
| Dipl.-Ing. Werner Hackenberg Ing. Gerhard Frenner Ing. Gerlad Kürzl | f.d. Flughafen Wien AG |
| Ing. Wolfgang Vonasek | f.d. Fa. Freudensprung |
| Karin Brandl | als Schriftführerin |

A) Ortsaugenschein

Ein Ortsaugenschein wurde durchgeführt.



Anläßlich der Anwesenheit der Amtsabordnung am heutigen Tage am Flughafen Wien-Schwechat wurde von den Vertretern der Flughafen Wien AG das Ansuchen gestellt, die neuerliche Erteilung der Benützungsbewilligung für die Sicherheits- und Fluchtwegbeleuchtung im Pier West, Objekt 109, zu erteilen.

Zu den Vorschriften des Benützungsbewilligungsbescheides ZI. I/7-L-89/4-4 vom 27.3.1996 wird folgendes festgestellt:

1. erfüllt, ein ergänzender Mängelbehebungsbericht zum Bericht vom 18.6.1996 über die Überprüfung der E-30-Verkabelung wurde eingesehen, zustimmend zur Kenntnis genommen und rückgegeben.
2. erfüllt, korrigierte Bestandspläne, Meßprotokolle und Verlegenachweise wurden eingesehen und zustimmend zur Kenntnis genommen. Die Bestandspläne werden zum Akt genommen. Hinsichtlich Nachprüfung siehe Punkt 1.

B) Stellungnahme der Amtssachverständigen gemeinsam mit den Vertretern des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und der NÖ-Brandverhütungsstelle

Gegen die Erteilung der luftfahrtbehördlichen Benützungsbewilligung besteht kein Einwand.

C) Erklärungen

Sämtliche Verhandlungsteilnehmer nehmen das Verhandlungsergebnis zustimmend zur Kenntnis.

D) Der Verhandlungsleiter verkündet somit den nachfolgenden

**B e s c h e i d
S p r u c h**

Namens des Landeshauptmannes von Niederösterreich wird wie folgt entschieden:

I.

Der Flughafen Wien Aktiengesellschaft wird die

luftfahrtbehördliche Benützungsbewilligung

für die Sicherheits- und Fluchtwegbeleuchtung Pier West, Objekt 109, am Flughafen Wien-Schwechat

erteilt.

Rechtsgrundlage:

§ 78 Abs. 1 und 3 des Luftfahrtgesetzes (LFG), BGBl.Nr. 253/1957.

II.

Den anlässlich der Errichtungsbewilligung festgelegten Betriebsvorschriften ist zu entsprechen.

Rechtsgrundlage:

§ 79 Abs. 2 LFG.

III.

Für die Erteilung dieser Bewilligung sind nachstehende Beträge zu entrichten:

Verwaltungsabgaben gemäß der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung 1983, BGBl.Nr. 24 in der geltenden Fassung:

| | | |
|--|----|----------|
| Tarifpost 393 lit.b Ziff.3 (neu) | öS | 1.000,-- |
| Tarifpost 7 | öS | 120,-- |
| Kommissionsgebühren gemäß der NÖ Landes-Kommissionsgebührenverordnung, LGBl.Nr. 3860/1-2 | öS | 780,-- |

Rechtsgrundlage:

§§ 77 und 78 AVG 1950

Die Verwaltungsabgaben und Kommissionsgebühren sind binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides mittels des beigeschlossenen Zahlscheines an das Amt der NÖ Landesregierung zu überweisen.

Der Barauslagenersatz für das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr und die NÖ Landesstelle für Brandverhütung ist mittels des in der Verhandlung den Vertretern der Flughafen Wien Aktiengesellschaft übergebenen Zahlscheines ebenfalls binnen zwei Wochen nach Ausfolgung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides direkt zu überweisen.

Begründung

Die beantragte Bewilligung war auf Grund des Ergebnisses der Verhandlung zu erteilen. Die Vorschreibung der Bedingungen und Auflagen war zur Gewährleistung eines zweckentsprechenden Betriebes bzw. zur Abwendung von Gefahren erforderlich.

Die Vorschreibung der Gebühren, Abgaben und Kostenersätze stützt sich auf die angeführten Gesetzesstellen.

Die Kommissionsgebühren gliedern sich wie folgt:

Verhandlung am 21.8.1996

3 Amtszweige, je 2 halbe Stunden

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann von den Parteien des Verfahrens Berufung eingebracht werden.

Damit die Berufung inhaltlich bearbeitet werden kann, muß sie

- binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides schriftlich, telegrafisch, fernschriftlich oder mittels Telekopie beim Amt der NÖ Landesregierung eingebracht werden
- diesen Bescheid bezeichnen (bitte das Bescheidkennzeichen angeben!)
- einen Antrag auf Änderung oder Aufhebung des Bescheides sowie
- eine Begründung des Antrages enthalten.

Die Stempelmarkengebühr (Bundesstempelmarken) beträgt für die Berufung öS 120,--.

Der Inhalt und die Verkündung dieses mündlichen Bescheides werden gemäß § 62 Abs. 2 AVG 1950 beurkundet.

Auf die Verlesung der laut diktierten Verhandlungsschrift wird von den Verhandlungsteilnehmern verzichtet.

Jene Verhandlungsteilnehmer, die die Verhandlungsschrift nicht am Schluß unterfertigt haben, haben sich nach Abgabe ihrer in der Verhandlungsschrift festgehaltenen Erklärung - sofern keine Erklärung festgehalten wurde, ohne Einwand - entfernt.

Die Verhandlungsteilnehmer bestätigen mit ihrer Unterschrift, daß sie jeweils für ihre Institution eine nicht korrigierte Kopie der Verhandlungsschrift ausgefolgt erhalten haben.

Diese Ausfolgung der Verhandlungsschrift gilt als Zustellung des Bescheides.

Die Verhandlung wird um 15.30 Uhr geschlossen.

Verhandlungsdauer: 2 halbe Stunden

Gelesen, genehmigt:

D. Pichler *Podlich*
fg *Krentz*
fg *Hadenberg* *W. Krause*

B

RU6-L-89/12-4

Betrifft

**Flughafen Wien-Schwechat, Umsetzung Schengen - Umbau Pier West, Objekt 109
Benützungsbewilligung**

Verhandlungsschrift

aufgenommen vom Amt der NÖ Landesregierung am 10.09.1997 am Flughafen Wien-Schwechat.

Beginn: 10.00 Uhr

[Handwritten signature]

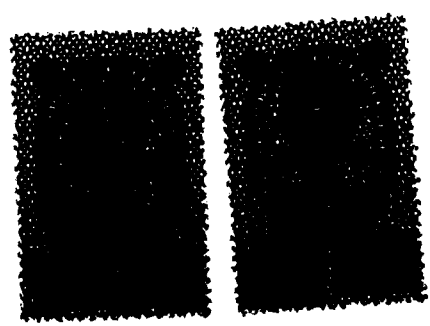
Gegenstand

12. SEP. 1997
Abt. 100 - L-89/12-4
Beauftragter Benützung
Stempel

der Verhandlung ist das Ansuchen der Flughafen Wien Aktiengesellschaft um Erteilung der luftfahrtbe-
hördlichen Benützungsbewilligung für Umsetzung Schengen - Umbau Pier West, Objekt 109 am
Flughafen Wien-Schwechat.

Anwesend

- | | |
|--|--|
| w. Hofrat Dr. Erich Rihs | als Verhandlungsleiter |
| Oberst Wolf-Dieter Untiedt | f.d. Bundesministerium f. Inneres |
| Major Albert Zemann | f.d. Bundespolizeidirektion Schwechat |
| Bauinsp.Rat Ing. Ernst Scheithauer | als Amtssachverständiger für Maschinenbau, Elektrotechnik und Fördertechnik |
| Oberbaurat Dipl.-Ing. Josef Millner | als Amtssachverständiger für Bautechnik |
| Techn. Insp. Emmerich Grone | f.d. NÖ-Landesstelle für Brandverhütung |
| Amtsdir. Karl Vogel | f.d. Zollamt Flughafen Wien |
| Dipl.-Ing. Werner Hackenberg Walter Tuma Mag. Ing. Wolfgang Cichon | f.d. Flughafen Wien AG |
| Rudolf Resch Alexander Kviecien | f.d. Örtliche Bauaufsicht |
| Martina Wieger | als Schriftführerin |



A) Ortsaugenschein

Ein Ortsaugenschein wurde durchgeführt.

Zu den Vorschriften des Errichtungsbewilligungsbescheides Zl. I/7-L-89/12-1 vom 11.09.1996 wird folgendes festgestellt:

1. erfüllt, siehe Bemerkungen zu Punkten 2 - 4
2. erfüllt, vorgelegt wurden statische Berechnungen vom Ingenieurbüro Neukirchen vom 20.6.1997 und vom 11.10.1996. Eine statische Berechnung vom DI Wolfgang Poppe vom 23.4.1997, GZ 610/96 sowie dazugehörige gutachtliche Stellungnahmen betreffend Fundamentbesuchen, Begutachtung des Baugrundes und Bewehrungsabnahmen.
3. erfüllt, vorgelegt wurden Laborberichte über die Betonwürfeldruckfestigkeiten der MA 39 (MA 39-G416/97, MA 39-G358/97, MA 39-G304/97 und MA 39-G247/97). Dabei wurde die geforderte Festigkeit immer erreicht.
4. erfüllt, siehe Abnahmebefunde, wie im Punkt 2. angeführt
5. in dieser Form gegenstandslos, die Überdachung der Fluchtstiege weist auf der Unterkante eine Belchverschalung auf.
6. augenscheinlich erfüllt
- 7., 8. nicht erfüllt
9. erfüllt
10. erfüllt; Torprüfbücher mit den Abnahmebefunden, ausgestellt vom Zivilingenieur Dipl.-Ing. Krenn, liegen vor. Im wesentlichen weisen diese Abnahmebefunde keine Mängel an der Abnahme auf, dort wo Mängel aufscheinen, ist eine Mängelbehebung im Prüfbuch bereits eingetragen.
11. erfüllt, ein Prüfprotokoll der Siemens AG Österreich vom 14.7.1997 wurde eingesehen. Es bescheinigt die ordnungsgemäße Ausführung der Blitzschutzanlage.
12. erfüllt, der Überprüfungsbericht Nr. 16581 der Siemens AG Österreich vom 26.6.1997 mit dem Ergebnis, daß die elektrische Anlage den einschlägigen Sicherheitsbestimmungen des Elektrotechnikgesetzes entspricht, liegt vor.
13. a) Die Brandmeldeanlage wurde ergänzt. Der Probetrieb läuft. Die Abschlußüberprüfung der Brandmeldeanlage kann seitens der Prüfstelle erst dann erfolgen, wenn vorab Brandschutzpläne vorliegen (müssen den Bestand entsprechen). Die Erfüllung zur

Ausstellung des Prüfberichtes kann bei Vorliegen der prov. Brandschutzpläne (bis 30.9.1997) mit 31.12.1997 terminisiert werden.

b) Die Vorlage der Brandschutzpläne, zumindest provisorischer, die dem Bestand entsprechen, sind mit 30.9.1997 zu terminisieren.

14. erfüllt
15. nicht erfüllt, siehe Pkt. 13
16. erfüllt; vorgelegt wurde ein Einbaunachweis der LG Bacon/HTG vom 4.7.1997, eine Verlängerung des Prüfberichtes der MA 39-704/84 vom 17.9.1996 und ein zugehöriger Bestandsplan. Diese Unterlagen wurden nach Einsichtnahme zurückgegeben.
17. erfüllt, vorgelegt wurde ein Einbaunachweis der LG Bacon/HTG vom 18.6.1997, eine Verlängerung des Prüfberichtes BV-Zahl 3258/92 des IBS vom 17.2.1996. Diese Unterlagen wurden nach Einsichtnahme zurückgegeben.
18. augenscheinlich erfüllt
19. teilweise erfüllt, die ehemalige C-Säule, die nunmehr als Lager für den Duty-Free-Shop dient, fehlt eine Be- und Entlüftung
20. erfüllt
21. erfüllt
22. erfüllt

B) Stellungnahme der Amtssachverständigen gemeinsam mit den Vertretern des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und der NÖ-Brandverhütungsstelle

Gegen die Erteilung der luftfahrtbehördlichen Benützungsbewilligung besteht kein Einwand.

Nachstehenden Vorschriften ist zu entsprechen:

1. Die C-Säule, die als Lagerraum für den Duty-Free-Shop dient, ist ausreichend zu be- und entlüften.
2. Die Türen zu den Räumen zwischen den Achsen 50a und 53a sind als T30-Türen auszuführen.
3. Für die zur Ausführung gelangten Brandschutztüren sind Atteste und Einbaunachweise sind einem Vertreter der NÖ-Brandverhütungsstelle vorzulegen.

4. a) Die Erfüllung zur Ausstellung des Prüfberichtes kann bei Vorliegen der prov. Brandschutzpläne (bis 30.9.1997) mit 31.12.1997 terminisiert werden.
- b) Die Vorlage der Brandschutzpläne, zumindest provisorischer, die dem Bestand entsprechen, sind mit 30.9.1997 zu terminisieren.

C) Erklärungen

Stellungnahme des Vertreters des Zollamtes Flughafen Wien:

Ich verweise auf die Stellungnahme in der Verhandlungsschrift vom 11.9.1996, anlässlich der Errichtungsbewilligungsverhandlung, Abschnitt C der Verhandlungsschrift I/7-L-89/12-1, die weiterhin aufrecht bleibt.

Stellungnahme des Vertreters der Bundespolizeidirektion Schwechat und des BMfi:

Bezugnehmend auf die bisher existierende Regelung sind auch die neuerrichteten Abfluggates nach erfolgter Reinigung als auch vor Aufnahme des Sicherheitskontrollbetriebs an den Röntgenstraßen nach gefährlichen Gegenständen bzw. unbefugt aufhältigen Personen von befugtem Fachpersonal zu durchsuchen.

Alle übrigen Verhandlungsteilnehmer nehmen das Verhandlungsergebnis zustimmend zur Kenntnis.

D) Der Verhandlungsleiter verkündet somit den nachfolgenden

B e s c h e i d S p r u c h

Namens des Landeshauptmannes von Niederösterreich wird wie folgt entschieden:

I.

Der Flughafen Wien Aktiengesellschaft wird die

luftfahrtbehördliche Benützungsbewilligung

für die Umsetzung Schengen - Umbau Pier West, Objekt 109 am Flughafen Wien-Schwechat

unter der Bedingung erteilt, daß die offenen Vorschriften bis **spätestens 30.9.1997** erfüllt werden; weiters ist der Forderung der Vertreter des Bundesministerium für Inneres gemeinsam mit dem Vertreter der BPD-Schwechat zu entsprechen. Die Errichtungsbewilligung erfolgte mit Bescheid des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 11.9.1996, I/7-L-89/12-1.

Rechtsgrundlage:

§ 78 Abs. 1 und 3 des Luftfahrtgesetzes (LFG), BGBl.Nr. 253/1957.

II.

Den anlässlich der Errichtungsbewilligung festgelegten Betriebsvorschriften sowie den in der Verhandlung (Abschnitt B) der Verhandlungsschrift) gemachten Vorschreibungen ist zu entsprechen und ist die Luftfahrtbehörde jeweils von der Erfüllung der terminisierten Vorschreibungen - gegebenenfalls unter Anschluß der geforderten Unterlagen - in Kenntnis zu setzen.

Rechtsgrundlage:

§ 79 Abs. 2 LFG.

III.

Für die Erteilung dieser Bewilligung sind nachstehende Beträge zu entrichten:

Verwaltungsabgaben gemäß der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung 1983, BGBl.Nr. 24 in der geltenden Fassung:

| | | |
|--|----|---------|
| Tarifpost 393 lit.b Ziff.3 (neu) | öS | 1.000,- |
| Kommissionsgebühren gemäß der NÖ Landes-Kommissionsgebührenverordnung, LGBl.Nr. 3860/1-2 | öS | 780,- |

Rechtsgrundlage:

§§ 77 und 78 AVG 1950

Die Verwaltungsabgaben und Kommissionsgebühren sind binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides mittels des beigeschlossenen Zahlscheines an das Amt der NÖ Landesregierung zu überweisen.

Der Barauslagersatz für das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr und die NÖ Landesstelle für Brandverhütung ist mittels des in der Verhandlung den Vertretern der Flughafen Wien Aktiengesellschaft übergebenen Zahlscheines ebenfalls binnen zwei Wochen nach Ausfolgung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides direkt zu überweisen.

Begründung

Die beantragte Bewilligung war auf Grund des Ergebnisses der Verhandlung zu erteilen. Die Vorschreibung der Bedingungen und Auflagen war zur Gewährleistung eines zweckentsprechenden Betriebes bzw. zur Abwendung von Gefahren erforderlich.

Die Vorschreibung der Gebühren, Abgaben und Kostenersätze stützt sich auf die angeführten Gesetzesstellen.

Die Kommissionsgebühren gliedern sich wie folgt:

Verhandlung am

3 Amtsortane, je 2 halbe Stunden

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann von den Parteien des Verfahrens Berufung eingebracht werden.

Damit die Berufung inhaltlich bearbeitet werden kann, muß sie

- binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides schriftlich, telegrafisch, fernschriftlich oder mittels Telekopie beim Amt der NÖ Landesregierung eingebracht werden
- diesen Bescheid bezeichnen (bitte das Bescheidkennzeichen angeben!)
- einen Antrag auf Änderung oder Aufhebung des Bescheides sowie
- eine Begründung des Antrages enthalten.

Die Stempelmarkengebühr (Bundesstempelmarken) beträgt für die Berufung öS 120,--.

Der Inhalt und die Verkündung dieses mündlichen Bescheides werden gemäß § 62 Abs. 2 AVG 1950 beurkundet.

Auf die Verlesung der laut diktieren Verhandlungsschrift wird von den Verhandlungsteilnehmern verzichtet.

Jene Verhandlungsteilnehmer, die die Verhandlungsschrift nicht am Schluß unterfertigt haben, haben sich nach Abgabe ihrer in der Verhandlungsschrift festgehaltenen Erklärung - sofern keine Erklärung festgehalten wurde, ohne Einwand - entfernt.

Die Verhandlungsteilnehmer bestätigen mit ihrer Unterschrift, daß sie jeweils für ihre Institution eine nicht korrigierte Kopie der Verhandlungsschrift ausgefolgt erhalten haben.


Diese Ausfolgung der Verhandlungsschrift gilt als Zustellung des Bescheides.

Die Verhandlung wird um 11.00 Uhr geschlossen.

Verhandlungsdauer: 2 halbe Stunden

Gelesen, genehmigt:

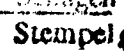
Dr. Ritsch
logel
Hilber
Haidenberger
Kump
Huber
Alten

~~K/10~~ (Zollstation) 

Betrifft
Flughafen Wien-Schwechat, Umsetzung Schengen - Umbau Pier West, Objekt ~~109~~ ^N **100** der NÖ Landesregierung
Errichtungsbewilligung

16. SEP 1996

Verhandlungsschrift

~~Ab. I/7-L-89/12-1~~ ^{Beleg}
Bearbeiter *Dr. Ri.* Stempel 

aufgenommen vom Amt der NÖ Landesregierung am 11.9.1996 am Flughafen Wien-Schwechat.

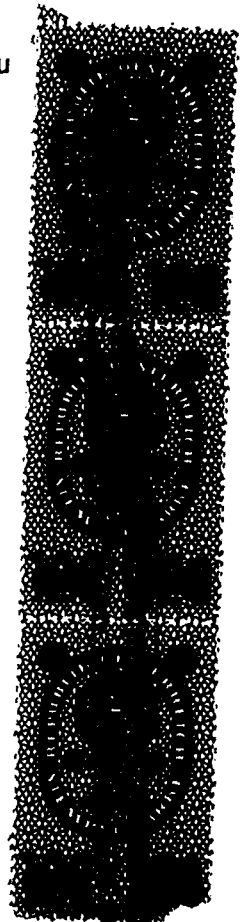
Beginn: 14.00 Uhr

Gegenstand

der Verhandlung ist das Ansuchen der Flughafen Wien Aktiengesellschaft um Erteilung der luftfahrtbe-
hördlichen Errichtungsbewilligung für Umsetzung Schengen - Umbau Pier West, Objekt 109, am
Flughafen Wien-Schwechat.

Anwesend

| | |
|---|---|
| w. Hofrat Dr. Erich Rihs | als Verhandlungsleiter |
| Dr. Michael Kreuth | f.d. Bundesministerium für Wissenschaft, Verkehr und Kunst, Verwaltungsbereich Verkehr |
| ASekr. Ing. Alfred Kuder | f.d. Verkehrs-Arbeitsinspektorat |
| OBR Dipl.-Ing. Josef Millner | als Amtssachverständiger f.d. Bauwesen |
| Bauinsp. Rat Ing. Ernst Scheithauer | als Amtssachverständiger für Maschinenbau und Elektrotechnik |
| Techn. Insp. Emmerich Grone | f.d. NÖ-Landesstelle für Brandverhütung |
| Oberst Alfred Rupf Major Albert Zeman ORev. Harald Watzke Bezirksinsp. Alfred Junek | f.d. Bundespolizeidirektion Schwechat |
| ADir. Karl Vogel AR Josef Pammer | f.d. Zollamt Flughafen Wien |
| Dipl.-Ing. Werner Hackenberg Mag. Ing. Wolfgang Cichon Ing. Gerhard Frenner Franz Spitzer Ing. Werner Stralhofer | f.d. Flughafen Wien AG |
| Prof. Dipl.-Ing. Dr. Hermann Neukirchen Ing. Andreas Neukirchen Prof. Arch. Dipl.-Ing. Franz Fehringer Ing. Robert Bayer | |
| Karin Brandl | als Schriftführerin |



A) Sachverhalt

PIER WEST - internationale Gates - BAUBESCHREIBUNG

Allgemeines:

Im Übereinkommen von Schengen im Juni 1985 wurde der schrittweise Abbau der Kontrollen an den gemeinsamen Grenzen zwischen den Benelux-Staaten, Deutschland und Frankreich beschlossen. Nach dem Beitritt Italiens, Portugals, Spaniens und Griechenlands im Zeitraum 1990 - 1992 hat Österreich am 28.04.1995 den Beitritt beschlossen. Damit wurde der Flughafen Wien als Außengrenze eines Schengen-Vertragsstaates verpflichtet, die baulichen Voraussetzungen zu schaffen.

Ausführungsbeschreibung:

Innerhalb der nach unten projizierten bestehenden Fassadenkante wird zwischen den Achsen 48 und 56 auf der Vorfeldebene (VFE) das internationale Gate im Ausmaß von ca. 1220 m² errichtet; mit Cafeteria, Duty-Free-Shop und Sanitärräumen (Damen/Herren). Zwischen den Achsen 48 und 48a wird eine zusätzliche Klimazentrale in Anbindung an die bestehende Klimazentrale errichtet.

Von den bestehenden festen Passagierbrücken werden im Bereich der Fassadenvorderkante insgesamt 6 Stiegenhäuser als Verbindung zwischen Vorfeld- und Abfertigungsebene (AFE) errichtet. Die Fundierung erfolgt mittels Bohrpfählen und Pfahlkopfplatte, auf der die Stahlbetonunterkonstruktion für das Stiegenhaus errichtet wird. Der darüber liegende Stiegenraum wird mit einer wärme gedämmten Stahlleichtkonstruktion errichtet.

Fassaden:

Der Gebäudeabschluß in der VFE zwischen den Achsen 50 und 56 erfolgt mit einer Pfosten-Riegel-Konstruktion analog der bestehenden Fassade. Außenliegende Stahlbetonwände werden mit Vollwärmeschutz analog dem bestehenden verkleidet.

Fußbodenaufbau - Gate:

Auf der bestehenden Vorfeldplatte wird ein Ausgleichbeton aufgebracht, dieser entsprechend isoliert, wärme gedämmt, ein 8 cm starker Estrich als Schutz aufgebracht und die Gesamtfläche verflieset. Die bestehenden Kanalputzschächte werden entsprechend dem zusätzlichen Fußbodenaufbau verlängert und mit verschraubbaren, verflieseten Schachtdeckeln versehen.

Wandverkleidungen:

An der bestehenden Außenwand wird auf den Radius B1 ein Vollwärmeschutz mit beschichteten Preßspanplatten aufgebracht.

Abgehängte Decken:

Die bestehende Stahlbetondecke mit den darunter liegenden haustechnischen Installationen wird mit einer Metallkassettendecke verkleidet.

Elektrotechnik:

Die Energieversorgung erfolgt über die bestehende Niederspannungsanlage im PIER WEST und wird der Bereich Schengen "zusätzliches Feld" in die E-Zentrale eingebunden. Die elektrische Leistung (ca. 90 kW) kann von der vorhandenen Trafo-Station abgedeckt werden. In der neuen Klimazentrale werden für die Klima- und Lüftungsanlagen Verteiler aufgestellt. Die Hauptverkabelung erfolgt über bestehende Trassen zu den Bereichsverteilern. Im Bereich der Zwischendecken erfolgt die Installation in Kabeltassen bzw. als OP-Installation. Bei den Zwischenwänden Unterputz mit Ausnahme der Technik- und Lagerbereiche (Industrierverrohrung).

Im HKL-Bereich erfolgt Industrie-Aufputzinstallation in Feuchtraumausführung.

Beleuchtung:

Diese wird gemäß den Richtwerten nach ÖNORM O 1040 ausgeführt, wobei geringfügige Abweichungen möglich sind.

Sicherheitsbeleuchtung:

Die im PIER WEST vorhandene Fluchtwegorientierungs- und Sicherheitsbeleuchtung (gem. ÖVE EN 2-/93 mit Zentralbatterie) wird entsprechend erweitert.

Erdung und Blitzschutzanlage:

Die sechs außenliegenden Stiegen werden in die bestehende Blitzschutzanlage eingebunden. Für die Erdung gem. ÖVE E 49 werden in der VFE für die Stiegen Tiefenerder geschlagen. Die Erdungsanlage ist durch die bestehende Erdungsanlage in der VFE gegeben.

Tore:

Zum Vorfeld werden elektrisch betriebene Schiebetore ausgeführt. Da für den Fluchtweg eigene Türen vorgesehen sind, werden die automatisch betriebenen Schiebetore ohne Aufschlageinrichtung ausgeführt.

Brandmeldeanlage:

Die bestehende BMA ist entsprechend den zusätzlichen Brandabschnitten bzw. BA-Erweiterungen um Melderguppen zu erweitern.

Sanitärtechnische Einrichtungen:

Die Kalt- und Warmwasserversorgung für den neu geplanten Bereich erfolgt von der bestehenden Klimazentrale 1 des PIER WEST.

Die Abwasserentsorgung erfolgt ins bestehende Kanalsystem des PIER WEST.

Löscheinrichtungen:

Es sind Löscheinrichtungen in Form von Hydrantenschränken und Feuerlöschern vorgesehen. Die bestehenden Fallmantelhydranten müssen lagemäßig der neuen Grundrißsituation angepaßt werden.

Heizung, Lüftung, Klima:

Die Wärmeversorgung erfolgt aus dem flughafeneigenen Fernwärmenetz. Der Anschluß an das Heizungssystem erfolgt in der Klimazentrale 1 des PIER WEST an den bestehenden Heizungsverteiler. Die Klimakaltwasserversorgung erfolgt von der flughafeneigenen Klimazentrale. Die Frischluftversorgung erfolgt über die bestehende Schublüfterzentrale (Luftmenge: 25000 m³/h). Die Fortluft aus der neuen Klimazentrale wird im Bereich der Fassade der Klimazentrale ins Freie ausgeblasen (Luftmenge 25000 m³/h).

Für den Bereich des Transfergates und der Zugänge in der Vorfeldebene wird eine eigene Anlage errichtet. Es wird eine Lüftungsanlage mit Heiz- und Kühlregister sowie Wärmerückgewinnung vorgesehen. Die Frischluftversorgung der Anlage erfolgt über die bestehende Schublüfterzentrale und den Frischluftkollektor zur Klimazentrale 1 und wird von dort mittels Blechkanal zur neuen Klimazentrale geführt. Die Fortluftausblasung erfolgt im Bereich der neuen Klimazentrale über die Fassade.

Bei Durchdringung von Brandabschnitten werden motorbetätigte Brandschutzklappen in K 90-Ausführung vorgesehen.

Die Radiatoren im Fassadenbereich werden vom neuen Heizungsverteiler über einen eigenen Regelkreis versorgt. Der Leistungsbedarf beträgt 65 kW. Für die Abschirmung der Zugangstüren zum Vorfeld werden Torluftschleier vorgesehen.

B) Stellungnahme der Amtssachverständigen gemeinsam mit den Vertretern des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und der NÖ-Brandverhütungsstelle

Gegen die Erteilung der luftfahrtbehördlichen Errichtungsbewilligung besteht kein Einwand.

Nachstehenden Vorschreibungen ist zu entsprechen:

1. Das Bauvorhaben ist entsprechend den statischen Erfordernissen unter Beachtung der einschlägigen ÖNORMEN zu errichten. Die statische Berechnung ist von einem Zivilingenieur ein-

schlägiger Fachrichtung zu erstellen bzw. zu überprüfen und anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung der Luftfahrtbehörde vorzulegen.

2. Fundamente sind bis auf tragfähigen Grund in frostfreie Tiefe zu führen. Im Zuge der Baugrubenabnahme ist die Tragfähigkeit des anstehenden Bodens festzustellen. Erforderlichenfalls sind für eine ausreichende Erkundung des Trag- und Setzungsverhaltens Bodenuntersuchungen durchführen zu lassen. Das Ergebnis der Baugrubenabnahme ist zu dokumentieren und anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
3. Im Zuge der Bauherstellung sind normgemäße Betonprobewürfel herzustellen und von einer autorisierten Prüfanstalt überprüfen zu lassen. Die Prüfzeugnisse sind anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung der Luftfahrtbehörde vorzulegen. Die Betonkennwerte müssen zumindest jene Werte aufweisen, die der statischen Berechnung zugrunde gelegt wurden.
4. Die Fundament-, Bewehrungs- und Tragwerksabnahmen sind von einem befugten Fachmann durchzuführen und zu dokumentieren. Diese Dokumentation ist anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
5. Die Wärmedämmung der Dachkonstruktion muß mindestens die Eigenschaften B1/Q1/TR1 gemäß ÖNORM B 3800 aufweisen.
6. Statisch tragende Stahlteile sind mit einem ausreichenden Korrosionsschutz zu versehen.
7. Die Türen zu den Räumen zwischen den Achsen 50a und 53a sind als T 30-Türen auszuführen.
8. Für die zur Ausführung gelangten Brandschutztüren sind Atteste und Einbaunachweise vorzulegen.
9. Für folgende Anlagen ist gesondert um die luftfahrtbehördliche Errichtungsbewilligung anzusehen:
Heizung, Lüftung, Klima, Sicherheitsbeleuchtung und Türsicherungssystem.
10. Die elektrisch betriebenen Toranlagen sind gemäß ÖNORM B 1205 auszuführen. Anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung sind die Abnahmebefunde der Luftfahrtbehörde vorzulegen.

11. Die vorhandene Blitzschutzanlage ist hinsichtlich der Zubauten gemäß den Bestimmungen der ÖVE E 49 zu erweitern. Anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung ist ein Blitzschutzprüfprotokoll der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
12. Über die ÖVE-gemäße Ausführung der Elektroinstallationen einschließlich der Sicherheits- und Fluchtwegorientierungsbeleuchtung gemäß ÖVE EN 2 ist anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung ein Sicherheitsprotokoll oder Überprüfungsbefund der Luftfahrtbehörde vorzulegen. Aus diesem Attest muß auch ersichtlich sein, daß alle metallischen Leitungen, Kabeltassen etc. in den Potentialausgleich einbezogen sind.
13. Die vorhandene Brandmeldeanlage ist so zu ergänzen, daß wieder der Schutzzumfang „Vollschutz“ gemäß TRVB 123 erreicht wird. Die Erweiterung der automatischen Brandmeldeanlage ist von einer in Österreich staatlich autorisierten Prüfanstalt überprüfen und abnehmen zu lassen. Nach einem zumindest dreimonatigen Probetrieb und bei Vorhandensein von Brandschutzplänen ist ein Abnahmebefund dieser Prüfanstalt der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
14. In den neugeschaffenen Bereichen sind die Mittel der ersten Löschhilfe im Einvernehmen mit der Flughafenbetriebsfeuerwehr und der Brandverhütungsstelle für NÖ festzulegen und zu ergänzen (gemäß TRVB 124).
15. Brandschutzpläne sind entsprechend der baulichen Änderungen und geänderten Brandschutzmaßnahmen anzupassen und der Luftfahrtbehörde vorzulegen (gemäß TRVB 121).
16. Lüftungsleitungen, die durch brandabschnittsbildende Elemente geführt werden, sind mit Brandschutzklappen (K 90) auszustatten, eine von Außen sichtbare Stellungsanzeige ist ebenfalls vorzusehen. Anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung ist ein entsprechendes Attest und ein Einbaunachweis der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
17. Leitungen und andere Installationen, die durch brandabschnittsbildende Elemente geführt werden, sind brandbeständig (F 90) abzuschotten. Anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung ist ein entsprechendes Attest und ein Einbaunachweis der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
18. Die Oberflächen der Stiegen und Gänge müssen gleitsicher ausgeführt sein.
19. Sämtliche innenliegende Räume müssen ausreichend be- und entlüftbar sein.

20. Bei WC-Anlagen die von Fluggästen und Arbeitnehmern benützt werden ist Sorge zu tragen, daß für Arbeitnehmer eigene absperzbare WC-Zellen zur Verfügung stehen.
21. Im Bereich des Stiegenhauses 7 in der Vorfeldebene ist im Transfergate Schengen ein Wandhydrant gemäß TRVB 128 zu errichten. Die Situierung dieses Wandhydranten ist im Einvernehmen mit der Flughafenbetriebsfeuerwehr und der Brandverhütungstelle für NÖ vorzunehmen.
22. Die derzeit vorhandenen Vorfelddhydranten (Fallmantel) werden nach Außen verlegt. Die Situierung ist im Einvernehmen mit der Flughafenbetriebsfeuerwehr und der Brandverhütungstelle für NÖ vorzunehmen.

C) Erklärungen

Stellungnahme der Vertreter des Zollamtes Flughafen Wien:

Auf Grund der vorliegenden Baupläne steht nunmehr endgültig fest, daß eine Trennung in EU-Flüge über West bzw. Drittland-Flüge über Ost nicht erfolgt. Dadurch ergibt sich aber, daß Passagiere aus Flughäfen aus EU-Ländern, die nicht Mitglieder des Abkommens von Schengen sind, ebenfalls über den Drittlandsbereich abgefertigt werden und somit sowohl EU- als auch Drittland-Passagiere, die in ein sogenanntes Schengen-Land transferieren, die Zollkontrolle (Handgepäckskontrolle) passieren müssen.

Dies widerspricht den Verordnung (EWG) Nr. 3925/91 des Rates vom 19.12.1991, (EWG) Nr. 2913/92 des Rates vom 12.10.1992 und (EWG) Nr. 2454/93 des Rates vom 2.7.1993.

Seitens der Vertreter des Zollamtes Flughafen Wien wird auf die Verletzung der EU-Zollvorschriften und auf die bestehenden Forderungen der EU hingewiesen. Solange eine Trennung der Passagiere baulich nicht möglich ist, kann daher die Zollverwaltung von allgemeinen Kontrollen nicht absehen.

Weiters wird betreffend die internationalen Abflüge am Pier West festgehalten, daß auf Grund der baulichen Situation eine Bestätigung von Ausfuhrbescheinigungen für Umsatzsteuerzwecke durch die Zollbehörde nicht erfolgen kann.

Sämtliche Verhandlungsteilnehmer nehmen das Verhandlungsergebnis zustimmend zur Kenntnis.

D) Der Verhandlungsleiter verkündet somit den nachfolgenden

B e s c h e i d S p r u c h

Namens des Landeshauptmannes von Niederösterreich wird wie folgt entschieden:

I.

Der Flughafen Wien Aktiengesellschaft wird die

luftfahrtbehördliche Errichtungsbewilligung

für Umsetzung Schengen - Umbau Pier West, Objekt 109, am Flughafen Wien-Schwechat

erteilt.

Rechtsgrundlage:

§ 78 Abs. 1 und 3 des Luftfahrtgesetzes (LFG), BGBl.Nr. 253/1957.

II.

Diese Bewilligung wird unter den nachstehenden Voraussetzungen erteilt:

1. Die Ausführung hat entsprechend der in der Verhandlungsschrift festgehaltenen Beschreibung und den der Verhandlung zugrundeliegenden Unterlagen zu erfolgen. Sofern sich jedoch aus den Vorschreibungen gemäß Punkt 2. Abänderungen des Projektes ergeben, sind diese vorzunehmen.
2. Die im Zuge der Verhandlung gemachten Vorschreibungen (Abschnitt B) der Verhandlungsschrift sind einzuhalten.

Rechtsgrundlage:

§ 79 Abs. 2 LFG.

III.

Für die Erteilung dieser Bewilligung sind nachstehende Beträge zu entrichten:

Verwaltungsabgaben gemäß der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung 1983, BGBl.Nr. 24 in der geltenden Fassung:

| | | |
|--|----|----------|
| Tarifpost 393 lit.b Ziff.1 (neu) | öS | 2.000,-- |
| Tarifpost 7 | öS | 420,-- |

| | | |
|--|----|----------|
| Kommissionsgebühren gemäß der NÖ Landes-Kommissionsgebührenverordnung, LGBl.Nr. 3860/1-2 | öS | 1.950,-- |
|--|----|----------|

Rechtsgrundlage:

§§ 77 und 78 AVG 1950

Die Verwaltungsabgaben und Kommissionsgebühren sind binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides mittels des beigeschlossenen Zahlscheines an das Amt der NÖ Landesregierung zu überweisen.

Der Barauslagenersatz für das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr und die NÖ Landesstelle für Brandverhütung ist mittels des in der Verhandlung übergebenen Zahlscheines ebenfalls binnen zwei Wochen nach Ausfolgung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides direkt zu überweisen.

Begründung

Die beantragte Bewilligung war auf Grund des Ergebnisses der Verhandlung zu erteilen. Die Vorschreibung der Bedingungen und Auflagen war zur Gewährleistung eines zweckentsprechenden Betriebes bzw. zur Abwendung von Gefahren erforderlich.

Die Vorschreibung der Gebühren, Abgaben und Kostenersätze stützt sich auf die angeführten Gesetzesstellen.

Die Kommissionsgebühren gliedern sich wie folgt:

Verhandlung am 11.9.1996

3 Amtorgane, je 5 halbe Stunden

Rechtsmittelbelehrung

Sie haben das Recht, gegen diesen Bescheid Berufung einzulegen.

Damit die Berufung inhaltlich bearbeitet werden kann, muß sie

- binnen zwei Wochen nach Zustellung schriftlich, telegrafisch, mit Telefax oder ferschriftlich beim Amt der NÖ Landesregierung eingebracht werden
- diesen Bescheid bezeichnen (Geben Sie bitte das Bescheidkennzeichen an)
- einen Antrag auf Änderung oder Aufhebung des Bescheides sowie
- eine Begründung des Antrages enthalten.

Die Stempelmarkengebühr (Bundesstempelmarken) beträgt für die Berufung öS 120,--.

Der Inhalt und die Verkündung dieses mündlichen Bescheides werden gemäß § 62 Abs. 2 AVG 1950 beurkundet.

Auf die Verlesung der laut diktierten Verhandlungsschrift wird von den Verhandlungsteilnehmern verzichtet.

Jene Verhandlungsteilnehmer, die die Verhandlungsschrift nicht am Schluß unterfertigt haben, haben sich nach Abgabe ihrer in der Verhandlungsschrift festgehaltenen Erklärung - sofern keine Erklärung festgehalten wurde, ohne Einwand - entfernt.

Die Verhandlungsteilnehmer bestätigen mit ihrer Unterschrift, daß sie jeweils für ihre Institution eine nicht korrigierte Kopie der Verhandlungsschrift ausgefolgt erhalten haben. Den Vertretern der Flughafen Wien AG wurden die vidierten Parie B ausgefolgt.

Diese Ausfolgung der Verhandlungsschrift gilt als Zustellung des Bescheides.

Die Verhandlung wird um 16.30 Uhr geschlossen.

Verhandlungsdauer: 5 halbe Stunden

Gelesen, genehmigt:

| | | |
|------------|-----------|-------------|
| Dr. Riller | K. Lauer | W. Pfeiffer |
| Kreutz | A. Kunder | M. Z. |
| Vogel | P. | J. |
| H. K. | | |
| W. J. | | |
| G. O. | H. L. | Brand |

Betrifft
 Flughafen Wien-Schwechat, Umsetzung Schengen - Umbau Pier West, Objekt 109,
 Heizung, Lüftung, Klima
 Benützungsbewilligung

Verhandlungsschrift

aufgenommen vom Amt der NÖ Landesregierung am 15.1.1998 am Flughafen Wien-Schwechat.

Beginn: 16.00 Uhr

Amt der NÖ Landesregierung

19. JAN. 1998

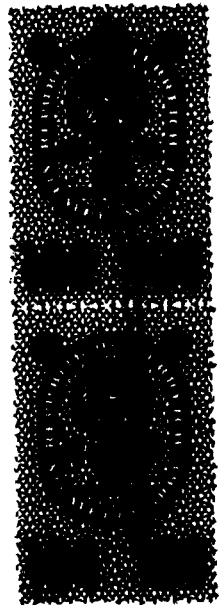
Gegenstand

Akt. - 2-89/13-6
 Boarden Dr. Ri. beauf. n
 Stempel

der Verhandlung ist das Ansuchen der Flughafen Wien Aktiengesellschaft um Erteilung der luftfahrtbe-
 hördlichen Benützungsbewilligung für Umsetzung Schengen - Umbau Pier West, Objekt 109, Heizung,
 Lüftung, Klima, am Flughafen Wien-Schwechat.

Anwesend

| | |
|---|--|
| w. Hofrat Dr. Erich Rihs | als Verhandlungsleiter |
| Mag. Klaus Fichtner | f.d. Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr |
| AR Herbert Lenk | f.d. Verkehrs-Arbeitsinspektorat |
| OBR Dipl.-Ing. Josef Millner | als Amtssachverständiger f.d. Bauwesen |
| Techn.Insp. Emmerich Grone | f.d. NÖ-Landesstelle für Brandverhütung |
| Dipl.-Ing. Werner Hackenberg Gerhard Kerschhofer | f.d. Flughafen Wien AG |
| Martina Wieger | als Schriftführerin |



A) Sachverhalt

Anlässlich der Anwesenheit der Amtsabordnung am heutigen Tage am Flughafen Wien-Schwechat wurde von den Vertretern der Flughafen Wien AG das Ansuchen gestellt, die luftfahrtbehördliche Benützungsbewilligung für Umsetzung Schengen - Umbau Pier West, Objekt 109, Heizung, Lüftung, Klima, am Flughafen Wien-Schwechat zu erteilen.

Die mit Bescheid vom 10.09.1997, RU6-L-89/13-3, erteilte Benützungsbewilligung ist wegen nicht fristgerechter Erfüllung der Bedingung abgelaufen.

Laut Verhandlungsschrift vom 10.09.1997, Abschnitt B, war 1. ein Überprüfungsbericht für die ordnungsgemäße Funktion der Brandmeldeanlage sowie 2. eine Bestätigung über die Ausführung der Anlagen gemäß den entsprechenden Normenreihen vorzulegen (diese Bestätigung wurde lt. Aktenvermerk vom 24.11.1997, RU6-L-89/13-4, bereits vorgelegt).

Nunmehr liegt ein Gesamtprüfbericht mit der Nr. 97-PB-20384-3408-Gro.-Sd. vom 7.1.1998, der staatlich autorisierten Prüfanstalt VWA vor.

Damit sind sämtliche Vorschriften erfüllt.

B) Stellungnahme der Amtssachverständigen gemeinsam mit den Vertretern des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und der NÖ-Brandverhütungsstelle

Gegen die Erteilung der luftfahrtbehördlichen Benützungsbewilligung besteht kein Einwand.

C) Erklärungen

Sämtliche Verhandlungsteilnehmer nehmen das Verhandlungsergebnis zustimmend zur Kenntnis.

D) Der Verhandlungsleiter verkündet somit den nachfolgenden

**B e s c h e i d
S p r u c h**

Namens des Landeshauptmannes von Niederösterreich wird wie folgt entschieden:

I.

Der Flughafen Wien Aktiengesellschaft wird die

luftfahrtbehördliche Benützungsbewilligung

für Umsetzung Schengen - Umbau Pier West, Objekt 109, Heizung, Lüftung, Klima, am Flughafen Wien-Schwechat erteilt.

Rechtsgrundlage:

§ 78 Abs. 1 und 3 des Luftfahrtgesetzes (LFG), BGBl.Nr. 253/1957.

II.

Den anlässlich der Errichtungsbewilligung festgelegten Betriebsvorschriften ist zu entsprechen.

Rechtsgrundlage:

§ 79 Abs. 2 LFG.

III.

Für die Erteilung dieser Bewilligung sind nachstehende Beträge zu entrichten:

Verwaltungsabgaben gemäß der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung 1983, BGBl.Nr. 24 in der geltenden Fassung:

| | | |
|--|----|--------|
| Tarifpost 393 lit.b Ziff.4 (Änderung) | öS | 500,-- |
| Kommissionsgebühren gemäß der NÖ Landes-Kommissionsgebührenverordnung, LGBl.Nr. 3860/1-2 | öS | 260,-- |

Rechtsgrundlage:

§§ 77 und 78 AVG 1991

Die Verwaltungsabgaben und Kommissionsgebühren sind binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides mittels des beigeschlossenen Zahlscheines an das Amt der NÖ Landesregierung zu überweisen.

Der Barauslagenersatz für das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr und die NÖ Landesstelle für Brandverhütung ist mittels des in der Verhandlung den Vertretern der Flughafen Wien Aktiengesellschaft übergebenen Zahlscheines ebenfalls binnen zwei Wochen nach Ausfolgung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides direkt zu überweisen.

Begründung

Die beantragte Bewilligung war auf Grund des Ergebnisses der Verhandlung zu erteilen. Die Vorschreibung der Bedingungen und Auflagen war zur Gewährleistung eines zweckentsprechenden Betriebes bzw. zur Abwendung von Gefahren erforderlich.

Die Vorschreibung der Gebühren, Abgaben und Kostenersätze stützt sich auf die angeführten Gesetzesstellen.

Die Kommissionsgebühren gliedern sich wie folgt:

Verhandlung am 15.1.1998

2 Amtsorte, je 1 halbe Stunde

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann von den Parteien des Verfahrens Berufung eingebracht werden.

Damit die Berufung inhaltlich bearbeitet werden kann, muß sie

- binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides schriftlich, telegrafisch, fernschriftlich oder mittels Telekopie beim Amt der NÖ Landesregierung eingebracht werden
- diesen Bescheid bezeichnen (bitte das Bescheidkennzeichen angeben!)
- einen Antrag auf Änderung oder Aufhebung des Bescheides sowie
- eine Begründung des Antrages enthalten.

Die Stempelmarkengebühr (Bundesstempelmarken) beträgt für die Berufung öS 180,--.

Der Inhalt und die Verkündung dieses mündlichen Bescheides werden gemäß § 62 Abs. 2 AVG 1991 beurkundet.

Auf die Verlesung der laut diktierten Verhandlungsschrift wird von den Verhandlungsteilnehmern verzichtet.

Jene Verhandlungsteilnehmer, die die Verhandlungsschrift nicht am Schluß unterfertigt haben, haben sich nach Abgabe ihrer in der Verhandlungsschrift festgehaltenen Erklärung - sofern keine Erklärung festgehalten wurde, ohne Einwand - entfernt.

Die Verhandlungsteilnehmer bestätigen mit ihrer Unterschrift, daß sie jeweils für ihre Institution eine nicht korrigierte Kopie der Verhandlungsschrift ausgefolgt erhalten haben.

Diese Ausfolgung der Verhandlungsschrift gilt als Zustellung des Bescheides.

Die Verhandlung wird um 16.30 Uhr geschlossen.

Verhandlungsdauer: 1 halbe Stunde

Gelesen, genehmigt:

Dr. Eisen
Reinhold
Wieser
Hachmayer
Wieser

E

Betrifft

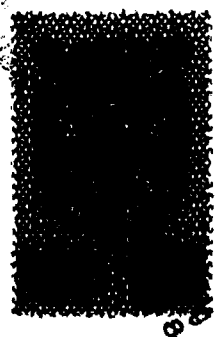
Flughafen Wien-Schwechat, Umsetzung Schengen - Umbau Pier West, Objekt 109,
Heizung, Lüftung und Klima
Benützungsbewilligung

174 W

Verhandlungsschrift

aufgenommen am 10.09.1997 am Flughafen Wien-Schwechat.

Beginn: 15.30 Uhr



Gegenstand

ist die Erteilung der luftfahrtbehördlichen Benützungsbewilligung für Heizung, Lüftung und Klima für die Umsetzung Schengen - Umbau Pier West, Objekt 109 am Flughafen Wien-Schwechat.

Abteilung 109

Anwesend

12 SEP. 1997

Abt. RU6-L-89/13-3

w. Hofrat Dr. Erich Rihs

als Verhandlungsleiter

Dr. Rihs

Bauinsp. Rat Ing. Ernst Scheithauer

als Amtssachverständiger für Maschinenbau,
Elektrotechnik und Fördertechnik

Oberbaurat Dipl.-Ing. Josef Millner

als Amtssachverständiger für Bautechnik

Techn. Insp. Emmerich Grone

f.d. NÖ-Landesstelle für Brandverhütung

Dipl.-Ing. Werner Hackenberg

f.d. Flughafen Wien AG

Walter Tuma

Ing. Mag. Wolfgang Cichon

Rudolf Resch

f.d. örtliche Bauaufsicht

Alexander Kviecien

Martina Wieger

als Schriftführerin

A) Sachverhalt

Ein Ortsaugenschein wurde durchgeführt.

Zur Vorschreibung des Errichtungsbewilligungsbescheides Zl. I/7-L-89/13-1 vom 30.9.1996 wird folgendes festgestellt:

- 1. erfüllt
- 2. erfüllt
- 3. erfüllt

4. erfüllt, ein Blitzschutzprotokoll der Firma Siemens AG Österreich vom 14.7.1997 mit den entsprechenden Planunterlagen liegt vor und bestätigt die Ausführung gemäß ÖVE E49/1988
5. erfüllt, der Überprüfungsbefund Nr. 16575 der Firma Siemens AG Österreich vom 27.6.1997 bescheinigt die Ausführung der elektrischen Anlagen gemäß den Sicherheitsbestimmungen des Elektrotechnikgesetzes.
6. erfüllt
7. teilweise erfüllt, die verlangten Bescheinigungen fehlen

B) Stellungnahme der Amtssachverständigen gemeinsam mit dem Vertreter der NÖ-Brandverhütungsstelle

Gegen die Erteilung der luftfahrtbehördlichen Benützungsbewilligung besteht kein Einwand.

Nachstehenden Vorschriften ist zu entsprechen:

1. Ein Überprüfungsbefund für die ordnungsgemäße Funktion der Brandmeldeanlage ist bis 31.12.1997 der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
2. Eine Bestätigung über die Ausführung der Anlagen gemäß den Normenreihen H6000 bzw. M7600 ist bis spätestens 31.12.1997 der Luftfahrtbehörde vorzulegen.

C) Erklärungen

Sämtliche Verhandlungsteilnehmer nehmen das Verhandlungsergebnis zustimmend zur Kenntnis.

D) Der Verhandlungsleiter verkündet somit den nachfolgenden

**B e s c h e i d
S p r u c h**

Namens des Landeshauptmannes von Niederösterreich wird wie folgt entschieden:

I.

Der Flughafen Wien Aktiengesellschaft wird die

luftfahrtbehördliche Benützungsbewilligung

für Heizung, Lüftung und Klima für die Umsetzung Schengen - Umbau Pier West, Objekt 109, am Flughafen Wien-Schwechat unter der Bedingung erteilt, daß die vorstehenden Vorschriften (Abschnitt B) der Verhandlungsschrift) bis spätestens 31.12.1997 erfüllt werden.

Rechtsgrundlage:

§ 78 Abs. 1 und 3 des Luftfahrtgesetzes (LFG), BGBl.Nr. 253/1957.

II.

Den anlässlich der Errichtungsbewilligung festgelegten Betriebsvorschriften sowie den Vorschriften im Abschnitt B dieser Verhandlungsschrift ist zu entsprechen.

Rechtsgrundlage:

§ 79 Abs. 2 LFG.

III.

Für die Erteilung dieser Bewilligung sind nachstehende Beträge zu entrichten:

Verwaltungsabgaben gemäß der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung 1983, BGBl.Nr. 24 in der geltenden Fassung:

| | | |
|--|----|----------|
| Tarifpost 393 lit.b Ziff.3 (neu) | öS | 1.000,-- |
| Kommissionsgebühren gemäß der NÖ Landes-Kommissionsgebührenverordnung, LGBl.Nr. 3860/1-2 | öS | 390,-- |

Rechtsgrundlage:

§§ 77 und 78 AVG 1950

Die Verwaltungsabgaben und Kommissionsgebühren sind binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides mittels des beigeschlossenen Zahlscheines an das Amt der NÖ Landesregierung zu überweisen.

Der Barauslagenersatz für das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr und die NÖ Landesstelle für Brandverhütung ist mittels des in der Verhandlung den Vertretern der Flughafen Wien Aktiengesellschaft übergebenen Zahlscheines ebenfalls binnen zwei Wochen nach Ausfolgung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides direkt zu überweisen.

Begründung

Die beantragte Bewilligung war auf Grund des Ergebnisses der Verhandlung zu erteilen. Die Vorschreibung der Bedingungen und Auflagen war zur Gewährleistung eines zweckentsprechenden Betriebes bzw. zur Abwendung von Gefahren erforderlich.

Die Vorschreibung der Gebühren, Abgaben und Kostenersätze stützt sich auf die angeführten Gesetzesstellen.

Die Kommissionsgebühren gliedern sich wie folgt:

Verhandlung am 10.09.1997, 3 Amtsorgane, 1 halbe Stunde

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann von den Parteien des Verfahrens Berufung eingebracht werden.

Damit die Berufung inhaltlich bearbeitet werden kann, muß sie

- binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides schriftlich, telegrafisch, fernschriftlich oder mittels Telekopie beim Amt der NÖ Landesregierung eingebracht werden
- diesen Bescheid bezeichnen (bitte das Bescheidkennzeichen angeben!)
- einen Antrag auf Änderung oder Aufhebung des Bescheides sowie
- eine Begründung des Antrages enthalten.

Die Stempelmarkengebühr (Bundesstempelmarken) beträgt für die Berufung öS 120,--.

Der Inhalt und die Verkündung dieses mündlichen Bescheides werden gemäß § 62 Abs. 2 AVG 1950 beurkundet.

Auf die Verlesung der laut diktierten Verhandlungsschrift wird von den Verhandlungsteilnehmern verzichtet.

Jene Verhandlungsteilnehmer, die die Verhandlungsschrift nicht am Schluß unterfertigt haben, haben sich nach Abgabe ihrer in der Verhandlungsschrift festgehaltenen Erklärung - sofern keine Erklärung festgehalten wurde, ohne Einwand - entfernt.

Die Verhandlungsteilnehmer bestätigen mit ihrer Unterschrift, daß sie jeweils für ihre Institution eine nicht korrigierte Kopie der Verhandlungsschrift ausgefolgt erhalten haben.

Diese Ausfolgung der Verhandlungsschrift gilt als Zustellung des Bescheides.

Die Verhandlung wird um 16.00 Uhr geschlossen.

Verhandlungsdauer: 1 halbe Stunde

Gelesen, genehmigt:

Dr. Anton ...
...
...
...

Betrifft
Flughafen Wien-Schwechat, Umsetzung Schengen - Umbau Pier West, Heizung, Lüftung und Klima
Errichtungsbewilligung

Verhandlungsschrift

aufgenommen vom Amt der NÖ Landesregierung am 30.9.1996 am Flughafen Wien-Schwechat.

Amt der NÖ Landesregierung

Beginn: 15.00 Uhr

- 2. Okt. 1996

Gegenstand

Akt. I/7-L-89/13-1 Beilagen
Bemerk. Dr. Ri. Stempel

der Verhandlung ist das Ansuchen der Flughafen Wien Aktiengesellschaft um Erteilung der luftfahrtbe-
hördlichen Errichtungsbewilligung für Umsetzung Schengen - Umbau Pier West, Heizung, Lüftung und
Klima, am Flughafen Wien-Schwechat.

Anwesend

w. Hofrat Dr. Erich Rihs
San. R. Dr. Radwanji-Pföger
AR Herbert Lenk

als Verhandlungsleiter
als OSV für Hygiene
f.d. Verkehrs-Arbeitsinspektorat

Bauinsp.Rat Ing. Ernst Scheithauer

als Amtssachverständiger für Maschinenbau

Techn.Insp. Emmerich Grone

f.d. NÖ-Landesstelle für Brandverhütung

Dipl.-Ing. Werner Hackenberg
Ing. Gerhard Frenner

f.d. Flughafen Wien AG

Ing. Josef Derkits

f.d. Fa. Freudensprung

Karin Brandl

als Schriftführerin

A) Sachverhalt

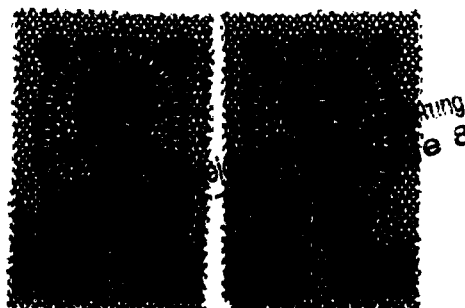
Im Pier West wird in der Vorfeldebene ein Transfergate mit Cafeteria, Duty Free und Stiegenhäuser
von der Abfertigungsebene zur Vorfeldebene errichtet. In zwei der festen Brücken (AFE) werden bei
den neu zu schaffende Stiegenhausausgängen Quellluftinduktionsgeräte und Konvektoren demontiert.

BERECHNUNGS-/GARANTIEDATEN

Außenluftzustände

Winter: - 20 Grad Celsius, 90% r.F.
Sommer: + 32 Grad Celsius, 40% r.F.

Raumtemperaturen



| <u>Raumbezeichnung</u> | <u>Sommer</u> | <u>Winter</u> |
|------------------------|---------------|---------------|
| Abrufräume | 26 Grad | 20 Grad |
| Sicherheitszone | 26 | 20 |
| Sanitärräume (WC's) | - - - | 18 |
| Shop | 26 | 20 |
| Wartezone | 26 | 20 |
| Buffet, Cafe | 26 | 20 |

| <u>Raumbezeichnung</u> | <u>Luftwechselzahl</u> | <u>Frischluftrate</u> |
|------------------------|--|-----------------------|
| Abrufräume | ca. 6-8 Luftwechsel pro Stunde | |
| Sicherheitskontrolle | ca. 6-7 Luftwechsel pro Stunde | |
| WC | | 80 m3/h |
| Shop | ca. 4 Luftwechsel pro Stunde + Umluftkühlgerät | |
| Wartezone | ca. 6 Luftwechsel pro Stunde | |
| Buffet, Cafe | ca. 6-10 Luftwechsel pro Stunde | |

Wärmeversorgung

Die Wärmeversorgung erfolgt aus dem flughafeneigenen Fernwärmenetz (ca.140 Grad Celsius Vorlauf-temperatur) über die bestehende Fernwärmeumformerstation des PIER WEST.

Der Anschluß an das Heizungssystem erfolgt in der Klimazentrale 1 des PIER WEST an den bestehenden Heizungsverteiler.

Klimakaltwasserversorgung

Die Klimakaltwasserversorgung erfolgt von der flughafeneigenen Kältezentrale. Die zur Verfügung gestellten Netztemperaturen betragen 7 Grad Celsius im Vorlauf bzw. 12 Grad Celsius im Rücklauf. Der Anschluß erfolgt an den bestehenden Klimawasserverteiler in der Klimazentrale 1 des PIER WEST.

Außenluftversorgung

Die Frischluftversorgung erfolgt über die bestehende Schublüfterzentrale und den Frischluftkollektor zur Klimazentrale 1. Von der Klimazentrale 1 wird ein Blechkanal zur neuen Klimazentrale geführt.

Luftmenge: ca. 25.000 m³/h

Fortluftausblasung

Die Fortluft aus der neuen Klimazentrale wird im Bereich der Fassade der Klimazentrale ins Freie ausgeblasen.

Luftmenge: ca. 25.000 m³/h

TECHNISCHE BESCHREIBUNG DER KLIMA- UND LÜFTUNGSANLAGE

Klimaanlage Transfergate

Für den Bereich des Transfergates und der Zugänge in der Vorfeldebene wird eine eigene Anlage errichtet. Es ist eine Lüftungsanlage mit Heiz- und Kühlregister sowie Wärmerückgewinnung vorgesehen. Die Frischluftversorgung der Anlage erfolgt über die bestehende Schublüfterzentrale und den Frischluftkollektor zur Klimazentrale 1 und wird von der Klimazentrale 1 mittels Blechkanal zur neuen Klimazentrale geführt. Die Fortluftausblasung erfolgt im Bereich der neuen Klimazentrale über die Fassade.

Bei Durchdringung von Brandabschnitten werden motorbetätigte Brandschutzklappen K 90 vorgesehen.

Die Anlage ist als Multizonenanlage mit 3 Zonen für Duty Free, Großraumgate, Cafeteria (Küche und Nebenräume) geplant.

Anlagenaufbau:

- Zuluft: Wärmerückgewinnung, Vorheizregister, Schalldämpfer, Ventilator, Filter EU7 und Multizonenteil mit Heiz- und Kühlregister
- Abluft: Filter, Schalldämpfer, Ventilator, Schalldämpfer und Wärmerückgewinnung

Luftmenge: ca. 25.000 m³/h
Klimakaltwasser: VL/RL: 7/12 Grad Celsius, ca. 155 kW
Warmwasser: VL/RL: 55/35 Grad Celsius, ca. 175 kW

Abluft Manipulationsraum Cafeteria

Für den Bereich des Manipulationsraumes der Cafeteria ist eine eigene Abluft vorgesehen. Die Fortluftausblasung erfolgt im Bereich der neuen Klimazentrale.

Anlagenaufbau: Fettfangfilter, Schalldämpfer, Ventilator und Schalldämpfer

Luftmenge: ca. 1000 m³/h
Luftwechsel: ca. 10-12 fach pro Stunde

WC-Lüftung Vorfeldebene

Die Zuluft und Abluft der neu zu errichtenden WC-Gruppe wird an die bestehende Anlage in der Klimazentrale 1 angebunden.

Brandrauchentlüftung

Die durch den Einbau von R 30-Türen zwischen den innenliegenden Stiegenhäusern und dem Transfergate entstehenden Brandrauchabschnitte bedingen auf Grund der in diesen Bereichen nicht vorhandenen Brandbelastung (Steinboden, brandbeständige Umfassungswände) keine zusätzliche Brandrauchentlüftung.

HEIZUNGSTECHNISCHE EINRICHTUNGEN

Radiatorheizung

Die Radiatoren im Fassadenbereich werden vom neuen Heizungsverteiler über einen eigenen Regelkreis versorgt. Die Anspeisung des neuen Heizungsverteilers erfolgt von der Klimazentrale 1 Pier West.

In Räumen mit stark wechselndem Wärmebedarf werden die Radiatoren mit Thermostatventilen ausgestattet.

Leistungsbedarf: ca. 65 kW
Temperatur: VL/RL: 80/60 Grad Celsius
Regelung: außentemperaturgeführt

Torluftschleier

Für die Abschirmung der Zugangstüren zum Vorfeld sind Torluftschleier vorgesehen.

Die Torluftschleier werden vom neuen Heizungsverteiler über einen eigenen Regelkreis versorgt.

Leistungsbedarf: ca. 80 kW
Temperatur: VL/RL: 55/35 Grad Celsius
Regelung: außentemperaturgeführt

Warmwasserversorgung Lüftungsanlage

Die Lüftungsanlage wird vom neuen Heizungsverteiler über jeweils einen eigenen Regelkreis für Vor- und Nachheizregister mit Warmwasser versorgt.

Leistungsbedarf: Vorheizregister ca. 125 kW
Nachheizregister ca. 50 kW
Temperatur: VL/RL: 55/35 Grad Celsius

KLIMAKALTWASSER FÜR LÜFTUNGSANLAGE

Die Lüftungsanlage wird vom bestehenden Klimakaltwasserverteiler in der Klimazentrale 1 Pier West mit Klimakaltwasser versorgt.

Leistungsbedarf: 155 kW
Temperatur: VL/RL: 7/12 Grad Celsius

B) Stellungnahme der Amtssachverständigen gemeinsam mit den Vertretern des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und der NÖ-Brandverhütungsstelle

Gegen die Erteilung der luftfahrtbehördlichen Errichtungsbewilligung besteht kein Einwand.

Nachstehenden Vorschreibungen ist zu entsprechen:

1. Die Bediengänge in der Klimazentrale müssen zwischen den Klimageräten mind. 60 cm betragen. Weiters müssen sämtliche Gänge bis zu einer Höhe von 2 m von jeglichen Einbauten freigehalten werden.
2. Die Lüftungsleitungen sind an den Stellen, an denen sie Brandwände durchstoßen, mit Brandschutzklappen in K 90-Ausführung auszustatten. Anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung ist eine Bescheinigung hierüber vorzulegen. Die Stellung der Brandschutzklappen muß vor Ort erkennbar sein.
3. Leitungen, die Brandabschnitte durchdringen sind F 90 abzuschotten.
4. Metallische Dachaufbauten sind in die Blitzschutzanlage einzubeziehen. Im Blitzschutzprüfprotokoll bzw. in den dazugehörigen Plänen muß dies ersichtlich sein.

5. Die Elektroinstallationen und die elektrischen Betriebsmittel sind entsprechend den ÖVE-Vorschriften herzustellen. Ein Überprüfungsbefund oder ein Sicherheitsprotokoll ist der Luftfahrtbehörde anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
6. Die gegenständlichen Anlagen sind in die Brandmeldeanlage einzubeziehen, so daß der Schutzzumfang Vollschutz gemäß TRVB S 123 erreicht wird. Die Ansteuerung der Brandschutzklappen ist in das Brandmeldesystem einzubinden und gemäß ÖNORM F 3001 auszuführen. Sie ist von einer hierfür staatlich autorisierten Prüfanstalt abnehmen zu lassen.
7. Die Anlagen sind gemäß den Normenreihen H 6000 bzw. M 7600 auszuführen. Bescheinigungen hierüber sind der Luftfahrtbehörde anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.

C) Erklärungen

Sämtliche Verhandlungsteilnehmer nehmen das Verhandlungsergebnis zustimmend zur Kenntnis.

D) Der Verhandlungsleiter verkündet somit den nachfolgenden

B e s c h e i d S p r u c h

Namens des Landeshauptmannes von Niederösterreich wird wie folgt entschieden:

I.

Der Flughafen Wien Aktiengesellschaft wird die

luftfahrtbehördliche Errichtungsbewilligung

für Umsetzung Schengen - Umbau Pier West, Heizung, Lüftung und Klima, am Flughafen Wien-Schwechat

erteilt.

Rechtsgrundlage:

§ 78 Abs. 1 und 3 des Luftfahrtgesetzes (LFG), BGBl.Nr. 253/1957.

II.

Diese Bewilligung wird unter den nachstehenden Voraussetzungen erteilt:

1. Die Ausführung hat entsprechend der in der Verhandlungsschrift festgehaltenen Beschreibung und den der Verhandlung zugrundeliegenden Unterlagen zu erfolgen. Sofern sich jedoch aus den Vorschreibungen gemäß Punkt 2. Abänderungen des Projektes ergeben, sind diese vorzunehmen.
2. Die im Zuge der Verhandlung gemachten Vorschreibungen (Abschnitt B) der Verhandlungsschrift) sind einzuhalten.

Rechtsgrundlage:

§ 79 Abs. 2 LFG.

III.

Für die Erteilung dieser Bewilligung sind nachstehende Beträge zu entrichten:

Verwaltungsabgaben gemäß der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung 1983, BGBl.Nr. 24 in der geltenden Fassung:

| | | |
|--|----|----------|
| Tarifpost 393 lit.b Ziff.1 (neu) | öS | 2.000,-- |
| Tarifpost 7 | öS | 180,-- |

| | | |
|--|----|--------|
| Kommissionsgebühren gemäß der NÖ Landes-Kommissionsgebührenverordnung, LGBl.Nr. 3860/1-2 | öS | 780,-- |
|--|----|--------|

Rechtsgrundlage:

§§ 77 und 78 AVG 1950

Die Verwaltungsabgaben und Kommissionsgebühren sind binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides mittels des beigeschlossenen Zahlscheines an das Amt der NÖ Landesregierung zu überweisen.

Der Barauslagenersatz für das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr und die NÖ Landesstelle für Brandverhütung ist mittels des in der Verhandlung übergebenen Zahlscheines ebenfalls binnen zwei Wochen nach Ausfolgung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides direkt zu überweisen.

Begründung

Die beantragte Bewilligung war auf Grund des Ergebnisses der Verhandlung zu erteilen. Die Vorschreibung der Bedingungen und Auflagen war zur Gewährleistung eines zweckentsprechenden Betriebes bzw. zur Abwendung von Gefahren erforderlich.

Die Vorschreibung der Gebühren, Abgaben und Kostenersätze stützt sich auf die angeführten Gesetzesstellen.

Die Kommissionsgebühren gliedern sich wie folgt:

Verhandlung am 30.9.1996

3 Amtorgane, je 2 halbe Stunden

Rechtsmittelbelehrung

Sie haben das Recht, gegen diesen Bescheid Berufung einzulegen.

Damit die Berufung inhaltlich bearbeitet werden kann, muß sie

- binnen zwei Wochen nach Zustellung schriftlich, telegrafisch, mit Telefax oder fernschriftlich beim Amt der NÖ Landesregierung eingebracht werden
- diesen Bescheid bezeichnen (Geben Sie bitte das Bescheidkennzeichen an)
- einen Antrag auf Änderung oder Aufhebung des Bescheides sowie
- eine Begründung des Antrages enthalten.

Die Stempelmarkengebühr (Bundesstempelmarken) beträgt für die Berufung öS 120,--.

Der Inhalt und die Verkündung dieses mündlichen Bescheides werden gemäß § 62 Abs. 2 AVG 1950 beurkundet.

Auf die Verlesung der laut diktierten Verhandlungsschrift wird von den Verhandlungsteilnehmern verzichtet.

Jene Verhandlungsteilnehmer, die die Verhandlungsschrift nicht am Schluß unterfertigt haben, haben sich nach Abgabe ihrer in der Verhandlungsschrift festgehaltenen Erklärung - sofern keine Erklärung festgehalten wurde, ohne Einwand - entfernt.

Die Verhandlungsteilnehmer bestätigen mit ihrer Unterschrift, daß sie jeweils für ihre Institution eine nicht korrigierte Kopie der Verhandlungsschrift ausgefolgt erhalten haben. Den Vertretern der Flughafen Wien AG wurden die vidierten Parien B ausgefolgt.

Diese Ausfolgung der Verhandlungsschrift gilt als Zustellung des Bescheides.

Die Verhandlung wird um 16.00 Uhr geschlossen.

Verhandlungsdauer: 2 halbe Stunden

Gelesen, genehmigt:

Dr. Ewen
Karl
M
M
Brall

St. ...
J. ...
H. ...
H. ...

Betrifft

**Flughafen Wien-Schwechat, Umsetzung Schengen - Umbau Pier West, Objekt 109,
Sicherheits- und Fluchtwegbeleuchtung
Benützungsbewilligung**

Verhandlungsschrift

aufgenommen am 10.09.1997 am Flughafen Wien-Schwechat.

Beginn: 15.00 Uhr

12. SEP. 1997

Abt. -L-89/14-3
Bearbeiter Dr. Ri. Beilagen
Stempel

Gegenstand

ist die Begutachtung der Sicherheits- und Fluchtwegbeleuchtung für die Umsetzung Schengen - Umbau Pier West, Objekt 109 am Flughafen Wien-Schwechat, im Hinblick auf die Erteilung der luftfahrtbehördlichen Benützungsbewilligung.

Anwesend

- | | |
|--|--|
| w. Hofrat Dr. Erich Rihs | als Verhandlungsleiter |
| Bauinsp.Rat Ing. Ernst Scheithauer | als Amtssachverständiger für Maschinenbau, Elektrotechnik und Fördertechnik |
| Oberbaurat Dipl.-Ing. Josef Millner | als Amtssachverständiger für Bautechnik |
| Techn. Insp. Emmerich Grone | f.d. NÖ-Landesstelle für Brandverhütung |
| Dipl.-Ing. Werner Hackenberg Walter Tuma Ing. Mag. Wolfgang Cichon | f.d. Flughafen Wien AG |
| Rudolf Resch Alexander Kviecien | f.d. örtliche Bauaufsicht |
| Martina Wieger | als Schriftführerin |

A) Sachverhalt

Ein Ortsaugenschein wurde durchgeführt.

Zur Vorschreibung des Errichtungsbewilligungsbescheides Zl. I/7-L-89/14-1 vom 30.9.1996 wird folgendes festgestellt:

erfüllt, der Überprüfungsbefund Nr. 8186 der Firma Siemens AG Österreich bestätigt die Ausführung der elektrischen Anlage entsprechend den einschlägigen Sicherheitsbestimmung des Elektrotechnikgesetzes und sind dem Überprüfungsbefund Bestandspläne hinsichtlich der Situierung und Ausführung der Leuchten angeschlossen. Ein ergänzendes Schreiben der Firma Siemens AG Österreich vom 8.9.1997 bescheinigt, daß mit Ausnahme eines Gangbereiches zwischen den Achsen 54a und 55a die geforderten Beleuchtungsstärken vorhanden sind, die geringfügige Unterschreitung im genannten Bereich kann toleriert werden.

B) Stellungnahme der Amtssachverständigen gemeinsam mit dem Vertreter der NÖ-Brandverhütungsstelle

Die luftfahrtbehördliche Benützungsbewilligung kann ohne Vorschreibungen erteilt werden.

C) Erklärungen

Sämtliche Verhandlungsteilnehmer nehmen das Verhandlungsergebnis zustimmend zur Kenntnis.

D) Der Verhandlungsleiter verkündet somit den nachfolgenden**B e s c h e i d
S p r u c h**

Namens des Landeshauptmannes von Niederösterreich wird wie folgt entschieden:

I.

Der Flughafen Wien Aktiengesellschaft wird die

luftfahrtbehördliche Benützungsbewilligung

für die Sicherheits- und Fluchtwegbeleuchtung für die Umsetzung Schengen Umbau Pier West, Objekt 109, am Flughafen Wien-Schwechat erteilt.

Rechtsgrundlage:

§ 78 Abs. 1 und 3 des Luftfahrtgesetzes (LFG), BGBl.Nr. 253/1957.

II.

Den anlässlich der Erichtungsbewilligung festgelegten Betriebsvorschriften ist zu entsprechen.

Rechtsgrundlage:

§ 79 Abs. 2 LFG.

III.

Für die Erteilung dieser Bewilligung sind nachstehende Beträge zu entrichten:

Verwaltungsabgaben gemäß der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung 1983, BGBl.Nr. 24 in der geltenden Fassung:

Tarifpost 393 lit.b Ziff.3 (neu)öS 1.000,--

Kommissionsgebühren gemäß der NÖ Landes-Kommissionsgebührenverordnung, LGBl.Nr. 3860/1-2öS 390,--

Rechtsgrundlage:

§§ 77 und 78 AVG 1950

Die Verwaltungsabgaben und Kommissionsgebühren sind binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides mittels des beigeschlossenen Zahlscheines an das Amt der NÖ Landesregierung zu überweisen.

Der Barauslagenersatz für das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr und die NÖ Landesstelle für Brandverhütung ist mittels des in der Verhandlung den Vertretern der Flughafen Wien Aktiengesellschaft übergebenen Zahlscheines ebenfalls binnen zwei Wochen nach Ausfolgung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides direkt zu überweisen.

Begründung

Die beantragte Bewilligung war auf Grund des Ergebnisses der Verhandlung zu erteilen. Die Vorschreibung der Bedingungen und Auflagen war zur Gewährleistung eines zweckentsprechenden Betriebes bzw. zur Abwendung von Gefahren erforderlich.

Die Vorschreibung der Gebühren, Abgaben und Kostenersätze stützt sich auf die angeführten Gesetzesstellen.

Die Kommissionsgebühren gliedern sich wie folgt:

Verhandlung am 10.09.1997, 3 Amtsgane, 1 halbe Stunde

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann von den Parteien des Verfahrens Berufung eingebracht werden.

Damit die Berufung inhaltlich bearbeitet werden kann, muß sie

- binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides schriftlich, telegrafisch, fernschriftlich oder mittels Telekopie beim Amt der NÖ Landesregierung eingebracht werden
- diesen Bescheid bezeichnen (bitte das Bescheidkennzeichen angeben!)
- einen Antrag auf Änderung oder Aufhebung des Bescheides sowie
- eine Begründung des Antrages enthalten.

Die Stempelmarkengebühr (Bundesstempelmarken) beträgt für die Berufung öS 120,--.

Der Inhalt und die Verkündung dieses mündlichen Bescheides werden gemäß § 62 Abs. 2 AVG 1950 beurkundet.

Auf die Verlesung der laut diktierten Verhandlungsschrift wird von den Verhandlungsteilnehmern verzichtet.

Jene Verhandlungsteilnehmer, die die Verhandlungsschrift nicht am Schluß unterfertigt haben, haben sich nach Abgabe ihrer in der Verhandlungsschrift festgehaltenen Erklärung - sofern keine Erklärung festgehalten wurde, ohne Einwand - entfernt.

Die Verhandlungsteilnehmer bestätigen mit ihrer Unterschrift, daß sie jeweils für ihre Institution eine nicht korrigierte Kopie der Verhandlungsschrift ausgefolgt erhalten haben.

Diese Ausfolgung der Verhandlungsschrift gilt als Zustellung des Bescheides.

Die Verhandlung wird um 15.30 Uhr geschlossen.

Verhandlungsdauer: 1 halbe Stunde

Gelesen, genehmigt:

Dr. Riemer
Hartenberg
Kollmann
Kollmann
Kollmann

17/10

Betrifft

Flughafen Wien-Schwechat, Umsetzung Schengen - Umbau Pier West, Sicherheits- und Fluchtwegorientierungsbeleuchtung
 Errichtungsbewilligung
 Amt der NÖ Landesregierung

- 2. OKT. 1996

Verhandlungsschrift

AM 1/7-L-89/14-1
 Bearbeiter Dr. Ri.

Beilagen

Stempel

aufgenommen vom Amt der NÖ Landesregierung am 30.9.1996 am Flughafen Wien-Schwechat.

Beginn: 10.30 Uhr

Gegenstand

der Verhandlung ist das Ansuchen der Flughafen Wien Aktiengesellschaft um Erteilung der luftfahrtbehördlichen Errichtungsbewilligung für Umsetzung Schengen - Umbau Pier West, Sicherheits- und Fluchtwegorientierungsbeleuchtung, am Flughafen Wien-Schwechat.

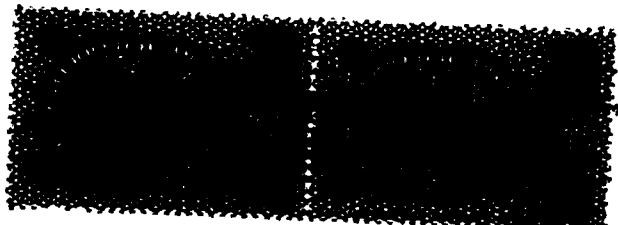
Anwesend

| | |
|--|---|
| w. Hofrat Dr. Erich Rihs | als Verhandlungsleiter |
| AR Herbert Lenk | f.d. Verkehrs-Arbeitsinspektorat |
| Bauinsp.Rat Ing. Ernst Scheithauer | als Amtssachverständiger für Elektrotechnik |
| Techn.Insp. Emmerich Grone | f.d. NÖ-Landesstelle für Brandverhütung |
| Dipl.-Ing. Werner Hackenberg Ing. Gerhard Frenner | f.d. Flughafen Wien AG |
| Ing. Karl Cigler Ing. Robert Bayer | f.d. Planer f.d. Fa. Freudensprung |
| Karin Brandl | als Schriftführerin |

A) Sachverhalt

Im Bereich Pier West werden bauliche Erweiterungen, Adaptierungen und Änderungen durchgeführt.

Es wird im Pier West in der Vorfeldebene ein Transfergate mit Cafeteria und ein Duty Free vorgesehen. Von der Abfertigungsebene zur Vorfeldebene werden sechs außenliegende Stiegenhäuser errichtet.



Projektbeschreibung

Die im Pier West vorhandene Fluchtwegorientierungsbeleuchtung, gemäß ÖVE EN 2/93 mit Zentralbatterie und einer Kapazität von mind. einer Stunde, wird analog der Vorschreibung der Errichtungsbewilligung Pier West (I/7-L-89/0-1) erweitert.

D.h. bestehende Leuchten sind z.T. zu versetzen bzw. zu ergänzen. Das gilt hauptsächlich für das Transfergate Schengen in der VFE und die neuen Stiegen.

Die Markierung von Ausgängen bzw. von Stiegenhäusern, die ins Freie führen erfolgt mit einer Fluchtwegorientierungsbeleuchtung in Dauerschaltung.

Bereiche, die für den Aufenthalt von Passagieren vorgesehen sind, werden mit einer Sicherheitsbeleuchtung in Bereitschaftsschaltung versehen.

Unabhängig von der Sicherheitsbeleuchtung werden in den allgemeinen Bereichen die Beleuchtungsstromkreise in ca. 2/3 Netzstromkreise und ca. 1/3 Netzersatzstromkreise aufgeteilt.

Für die zusätzlichen Bereiche wird eine Unterzentrale vorgesehen und diese gegenüber den übrigen Raum brandbeständig abgetrennt.

Die Verkabelung der Fluchtwegorientierungsbeleuchtung erfolgt bis zum letzten Leuchtenanschluß in E 30 Ausführung.

In der Leitwarte der E-Zentrale gelangen die Überwachungs- und Meldeeinrichtungen für die Fluchtwegorientierungs- und Sicherheitsbeleuchtung zum Einbau.

B) Stellungnahme der Amtssachverständigen gemeinsam mit den Vertretern des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und der NÖ-Brandverhütungsstelle

Gegen die Erteilung der luftfahrtbehördlichen Errichtungsbewilligung besteht kein Einwand.

Nachstehender Vorschreibung ist zu entsprechen:

Über die allenfalls erforderliche Erweiterung der Zentralbatterieanlage und die zusätzliche Ausführung der Fluchtwegorientierungs- und Sicherheitsbeleuchtung, gemäß den ÖVE-Vorschriften, insbesondere der ÖVE EN1, EN2 und C10, ist ein Sicherheitsprotokoll oder Überprüfungsbefund der Luftfahrtbehörde anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen. Diesem Attest sind die Typenprüfbescheinigungen hinsichtlich der zur Verwendung gelangten Materialien samt ihrer Verlegungsart gemäß ÖVE DIN 1402-12 anzuschließen und die Verlegung nach diesen Bescheinigungen ist zu attestieren. Weiters sind Protokolle über die in den allgemein zugänglichen Räumen erfolgten Lichtdichtemessungen anzuschließen.

C) Erklärungen

Sämtliche Verhandlungsteilnehmer nehmen das Verhandlungsergebnis zustimmend zur Kenntnis.

D) Der Verhandlungsleiter verkündet somit den nachfolgenden

**B e s c h e i d
S p r u c h**

Namens des Landeshauptmannes von Niederösterreich wird wie folgt entschieden:

I.

Der Flughafen Wien Aktiengesellschaft wird die

luftfahrtbehördliche Errichtungsbewilligung

**für Umsetzung Schengen - Umbau Pier West, Sicherheits- und Fluchtwegorientierungsbeleuchtung,
am Flughafen Wien-Schwechat**

erteilt.

Rechtsgrundlage:

§ 78 Abs. 1 und 3 des Luftfahrtgesetzes (LFG), BGBl.Nr. 253/1957.

II.

Diese Bewilligung wird unter den nachstehenden Voraussetzungen erteilt:

1. Die Ausführung hat entsprechend der in der Verhandlungsschrift festgehaltenen Beschreibung und den der Verhandlung zugrundeliegenden Unterlagen zu erfolgen. Sofern sich jedoch aus den Vorschreibungen gemäß Punkt 2. Abänderungen des Projektes ergeben, sind diese vorzunehmen.
2. Die im Zuge der Verhandlung gemachten Vorschreibung (Abschnitt B) der Verhandlungsschrift sind einzuhalten.

Rechtsgrundlage:

§ 79 Abs. 2 LFG.

III.

Für die Erteilung dieser Bewilligung sind nachstehende Beträge zu entrichten:

Verwaltungsabgaben gemäß der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung 1983, BGBl.Nr. 24 in der geltenden Fassung:

| | | |
|--|----|--|
| Tarifpost 393 lit.b Ziff.1 (neu) | öS | 2.000,-- |
| Tarifpost 7 | öS | 240,-- 180,-- <i>von D. Pich</i> |
| Kommissionsgebühren gemäß der NÖ Landes-Kommissionsgebührenverordnung, LGBl.Nr. 3860/1-2 | öS | 260,-- |

Rechtsgrundlage:

§§ 77 und 78 AVG 1950

Die Verwaltungsabgaben und Kommissionsgebühren sind binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides mittels des beigeschlossenen Zahlscheines an das Amt der NÖ Landesregierung zu überweisen.

Der Barauslagenersatz für das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr und die NÖ Landesstelle für Brandverhütung ist mittels des in der Verhandlung übergebenen Zahlscheines ebenfalls binnen zwei Wochen nach Ausfertigung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides direkt zu überweisen.

Begründung

Die beantragte Bewilligung war auf Grund des Ergebnisses der Verhandlung zu erteilen. Die Vorschreibung der Bedingungen und Auflagen war zur Gewährleistung eines zweckentsprechenden Betriebes bzw. zur Abwendung von Gefahren erforderlich.

Die Vorschreibung der Gebühren, Abgaben und Kostenersätze stützt sich auf die angeführten Gesetzesstellen.

Die Kommissionsgebühren gliedern sich wie folgt:

Verhandlung am 30.9.1996

2 Amtsorgane, je 1 halbe Stunde

Rechtsmittelbelehrung

Sie haben das Recht, gegen diesen Bescheid Berufung einzulegen.

Damit die Berufung inhaltlich bearbeitet werden kann, muß sie

- binnen zwei Wochen nach Zustellung schriftlich, telegrafisch, mit Telefax oder fernschriftlich beim Amt der NÖ Landesregierung eingebracht werden
- diesen Bescheid bezeichnen (Geben Sie bitte das Bescheidkennzeichen an)
- einen Antrag auf Änderung oder Aufhebung des Bescheides sowie
- eine Begründung des Antrages enthalten.

Die Stempelmarkengebühr (Bundesstempelmarken) beträgt für die Berufung öS 120,--.

Der Inhalt und die Verkündung dieses mündlichen Bescheides werden gemäß § 62 Abs. 2 AVG 1950 beurkundet.

Auf die Verlesung der laut diktierten Verhandlungsschrift wird von den Verhandlungsteilnehmern verzichtet.

Jene Verhandlungsteilnehmer, die die Verhandlungsschrift nicht am Schluß unterfertigt haben, haben sich nach Abgabe ihrer in der Verhandlungsschrift festgehaltenen Erklärung - sofern keine Erklärung festgehalten wurde, ohne Einwand - entfernt.

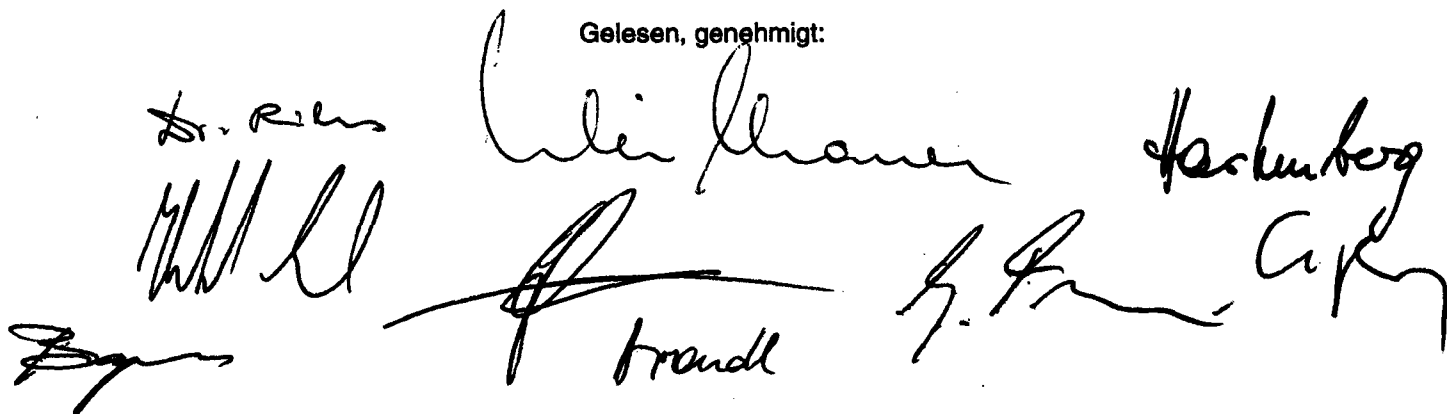
Die Verhandlungsteilnehmer bestätigen mit ihrer Unterschrift, daß sie jeweils für ihre Institution eine nicht korrigierte Kopie der Verhandlungsschrift ausgefolgt erhalten haben. Den Vertretern der Flughafen Wien AG wurden die vidierten Parien B ausgefolgt.

Diese Ausfolgung der Verhandlungsschrift gilt als Zustellung des Bescheides.

Die Verhandlung wird um 11.00 Uhr geschlossen.

Verhandlungsdauer: 1 halbe Stunde

Gelesen, genehmigt:

The block contains several handwritten signatures in black ink. From left to right, there are approximately seven distinct signatures. The signature 'brandl' is clearly legible in the lower center. Other signatures are more stylized and difficult to read, but some appear to include 'Harkenberg' and 'Cipky'.

E

Betrifft

Flughafen Wien-Schwechat, Umsetzung Schengen - Einbau einer Aufzugsanlage Fabr. Nr. 23708 im Pier West, Objekt 109
Benützungsbewilligung

Verhandlungsschrift

aufgenommen vom Amt der NÖ Landesregierung am 30.6.1997 am Flughafen Wien-Schwechat.

Beginn: 10.30 Uhr

Amt der NÖ Landesregierung

- 1. JULI 1997

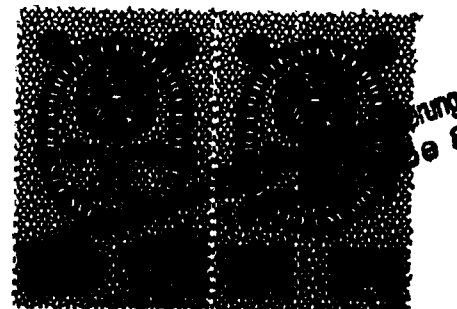
Gegenstand

Abt. RU6 - L-89/15-2
Bearbeiter Dr. H. Beilagen
Stempel

der Verhandlung ist das Ansuchen der Flughafen Wien Aktiengesellschaft um Erteilung der luftfahrtbehördlichen Benützungsbewilligung für Umsetzung Schengen - Einbau einer Aufzugsanlage Fabr. Nr. 23807 im Pier West, Objekt 109, am Flughafen Wien-Schwechat.

Anwesend

| | |
|---|--|
| Dr. Gabriela Roth | als Verhandlungsleiterin |
| Rat Dipl.-Ing. Christian Marek Mag. Klaus Fichtner | f.d. Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr |
| AR Herbert Lenk | f.d. Verkehrs-Arbeitsinspektorat |
| OBR Dipl.-Ing. Josef Millner | als Amtssachverständiger f.d. Bauwesen |
| Bauinsp. Rat Ing. Ernst Scheithauer | als Amtssachverständiger für Fördertechnik |
| Major Albert Zeman Harald Watzke | f.d. Bundespolizeidirektion Schwechat |
| ADir. Karl Vogel | f.d. Zollamt Flughafen Wien |
| Dipl.-Ing. Werner Hackenberg Gerhard Kerschhofer | f.d. Flughafen Wien AG |
| Ing. Robert Bayer | f.d. FEG |
| Rudolf Resch Alexander Kviecien | f.d. ÖBA |
| Karin Brandl | als Schriftführerin |



A) Ortsaugenschein

Ein Ortsaugenschein wurde durchgeführt.

Hiebei wurde festgestellt, daß der Aufzug im wesentlichen plan- und beschreibungsgemäß ausgeführt wurde. Im Hinblick auf die im ursprünglichen Schachtgruppenbereich u.a. vorgefundenen Anspeiseleitungen für die 400 Hz-Leitungen wurde der Aufzugsschacht um ca. 2,5 m vom Bereich der festen Brücke abgerückt. Der dadurch entstehende Abstand zwischen Aufzugsschacht und festen Brückenbauteil wird zum Schutze des Haltestellenbereiches und der Schachtgrube sowie für die Benutzer des Aufzuges mit einem entsprechenden Witterungsschutz (seitliche Wände mit Abdeckung) ausgeführt. Die Ableitung der Dachwässer der festen Brücke wird entsprechend verlegt.

Dieser Aufzug dient hauptsächlich dem Behindertentransport und führt vom festen Brückenteil der Brücke C 56 direkt zum Vorfeld. Gegen eine unbefugte Benützung dieses Aufzuges wird noch eine Schlüsselsperre ausgeführt.

Zu den Vorschreibungen des Errichtungsbewilligungsbescheides Zl. RU6-L-89/15 vom 27.11.1996 wird folgendes festgestellt:

1. und 2. erfüllt, vorgelegt wurde eine gutachtliche Stellungnahme des DI. Wolfgang Poppe, Ziviling. für Bauwesen, vom 20. Juni 1997 sowie eine Statik „Umsetzung Schengen“ vom 20. Juni 1997.
3. erfüllt
4. erfüllt, die anlässlich der Errichtungsbewilligung noch ausständigen Stromlaufpläne wurden am heutigen Tage vorgelegt.
5. bis 7. erfüllt
8. **nicht erfüllt, ein Tacho- oder Reglerfehler bewirkt wohl eine Abschaltung, es erfolgt jedoch ein neuerliches Anlaufen des Antriebes.**
9. bis 16. erfüllt
17. **teilweise erfüllt, die Notrufweitzerschaltung zur Schaltwarte sowie das Telefon im Fahrkorb sind noch nicht funktionsfähig**
18. erfüllt, die Anspeisung dieses Aufzuges erfolgt direkt von der Niederspannungsstation 22 mittels eines E 30-Kabels laut Überprüfungsbefund 16578 der Fa. Siemens AG vom 27.6.1997.
19. **teilweise erfüllt, die Brandfallrückholsteuerung ist im Hinblick auf die Nichtfertigstellung der Brandmeldeanlage noch nicht funktionsfähig, aufzugstechnisch ist sie fertiggestellt.**
20. erfüllt
21. erfüllt, ein Abnahmebefund des ASV für Fördertechnik in seiner Eigenschaft als Aufzugsprüfer für NÖ vom 26.6.1997 liegt vor; die darin angeführten Anlagenmängel sind in den einzelnen Auflagenpunkten berücksichtigt.

22. und 23. erfüllt und BV

24. erfüllt

25. BV

B) Stellungnahme der Amtssachverständigen gemeinsam mit dem Vertreter des Verkehrs-Arbeitsinspektorates

Gegen die Erteilung der luftfahrtbehördlichen Benützungsbewilligung besteht kein Einwand.

Nachstehenden Vorschriften ist zu entsprechen:

Die Erfüllung der Auflagenpunkte 17. und 19. sowie die Ausführung einer Schlüsselsperre zum Verhindern einer Inbetriebnahme durch Unbefugte hat vor der Inbetriebnahme des Aufzuges zu erfolgen. Für die Erfüllung des Vorschriftungspunktes 8. wird eine Frist bis 31.12.1997 eingeräumt.

C) Erklärungen

Sämtliche Verhandlungsteilnehmer nehmen das Verhandlungsergebnis zustimmend zur Kenntnis.

D) Die Verhandlungsleiterin verkündet somit den nachfolgenden

**B e s c h e i d
S p r u c h**

Namens des Landeshauptmannes von Niederösterreich wird wie folgt entschieden:

I.

Der Flughafen Wien Aktiengesellschaft wird die

luftfahrtbehördliche Benützungsbewilligung

für Umsetzung Schengen - Einbau einer Aufzugsanlage Fabr. Nr. 23708 im Pier West, Objekt 10⁹, am Flughafen Wien-Schwechat

unter der Bedingung erteilt, daß die offenen Vorschriften bis **spätestens 31.12.1997** erfüllt werden. Die Inbetriebnahme der Aufzugsanlage darf jedoch erst erfolgen, wenn die Vorschriften Punkt 17. und 19. der Errichtungsbewilligung erfüllt sind sowie eine Schlüsselsperre zum Verhindern einer Inbetriebnahme durch Unbefugte ausgeführt wurde. Die Errichtungsbewilligung erfolgte mit Bescheid des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 27.11.1996, RU6-L-89/15.

Rechtsgrundlage:

§ 78 Abs. 1 und 3 des Luftfahrtgesetzes (LFG), BGBl.Nr. 253/1957.

II.

Den anlässlich der Errichtungsbewilligung festgelegten Betriebsvorschriften sowie den in der Verhandlung (Abschnitt B) der Verhandlungsschrift) gemachten Vorschriften ist zu entsprechen und ist die Luftfahrtbehörde jeweils von der Erfüllung der terminisierten Vorschriften - gegebenenfalls unter Anschluß der geforderten Unterlagen - in Kenntnis zu setzen.

Rechtsgrundlage:

§ 79 Abs. 2 LFG.

III.

Für die Erteilung dieser Bewilligung sind nachstehende Beträge zu entrichten:

Verwaltungsabgaben gemäß der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung 1983, BGBl.Nr. 24 in der geltenden Fassung:

| | | |
|--|----|---------|
| Tarifpost 393 lit.b Ziff.3 (neu) | öS | 1.000,- |
| Tarifpost 7 | öS | 120,- |

| | | |
|--|----|-------|
| Kommissionsgebühren gemäß der NÖ Landes-Kommissionsgebührenverordnung, LGBl.Nr. 3860/1-2 | öS | 780,- |
|--|----|-------|

Rechtsgrundlage:

§§ 77 und 78 AVG 1950

Die Verwaltungsabgaben und Kommissionsgebühren sind binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides mittels des beigeschlossenen Zahlscheines an das Amt der NÖ Landesregierung zu überweisen.

ebenfalls binnen zwei Wochen nach Ausfolgung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides direkt zu überweisen.

Begründung

Die beantragte Bewilligung war auf Grund des Ergebnisses der Verhandlung zu erteilen. Die Vorschreibung der Bedingungen und Auflagen war zur Gewährleistung eines zweckentsprechenden Betriebes bzw. zur Abwendung von Gefahren erforderlich.

Die Vorschreibung der Gebühren, Abgaben und Kostenersätze stützt sich auf die angeführten Gesetzesstellen.

Die Kommissionsgebühren gliedern sich wie folgt:

Verhandlung am 30.6.1997

3 Amtsortane, je 2 halbe Stunden

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann von den Parteien des Verfahrens Berufung eingebracht werden.

Damit die Berufung inhaltlich bearbeitet werden kann, muß sie

- binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides schriftlich, telegrafisch, fernschriftlich oder mittels Telekopie beim Amt der NÖ Landesregierung eingebracht werden
- diesen Bescheid bezeichnen (bitte das Bescheidkennzeichen angeben!)
- einen Antrag auf Änderung oder Aufhebung des Bescheides sowie
- eine Begründung des Antrages enthalten.

Die Stempelmarkengebühr (Bundesstempelmarken) beträgt für die Berufung öS 120,—.

Der Inhalt und die Verkündung dieses mündlichen Bescheides werden gemäß § 62 Abs. 2 AVG 1950 beurkundet.

Auf die Verlesung der laut diktierten Verhandlungsschrift wird von den Verhandlungsteilnehmern verzichtet.

Jene Verhandlungsteilnehmer, die die Verhandlungsschrift nicht am Schluß unterfertigt haben, haben sich nach Abgabe ihrer in der Verhandlungsschrift festgehaltenen Erklärung - sofern keine Erklärung festgehalten wurde, ohne Einwand - entfernt.

Die Verhandlungsteilnehmer bestätigen mit ihrer Unterschrift, daß sie jeweils für ihre Institution eine nicht korrigierte Kopie der Verhandlungsschrift ausgefolgt erhalten haben.

Diese Ausfolgung der Verhandlungsschrift gilt als Zustellung des Bescheides.

Die Verhandlung wird um 11.30 Uhr geschlossen.

Verhandlungsdauer: 2 halbe Stunden

Gelesen, genehmigt:

Miller *Rück*
Müller *Wienbauer* *Fild*
Vogel *Habenberg* *Altmann*
Kühn *Brand* *M. F. Z.*
Stettin *Rudolf*

RU6-L-89/15

Betrifft

Flughafen Wien-Schwechat, Umsetzung Schengen - Einbau einer Aufzugsanlage, Fabr.Nr. 23708, im Pier West, Objekt 109, Errichtungsbewilligung

Verhandlungsschrift

aufgenommen vom Amt der NÖ Landesregierung am 27.11.1996 am Flughafen Wien-Schwechat.

Beginn: 11.30 Uhr

Amt der NÖ Landesregierung

28. NOV. 1996

Gegenstand

Abt. RU6 - L-89/95

~~Bearbeiter~~

Dr. Ri.

Beilagen 9
Stempel

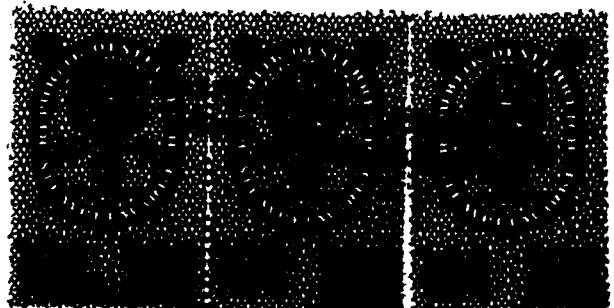
der Verhandlung ist das Ansuchen der Flughafen Wien Aktiengesellschaft um Erteilung der luftfahrtbehördlichen Errichtungsbewilligung Umsetzung Schengen - Einbau einer Aufzugsanlage im Pier West, Objekt 109, am Flughafen Wien-Schwechat.

Anwesend

| | |
|---|--|
| w. Hofrat Dr. Erich Rihs | als Verhandlungsleiter |
| Dipl.-Ing. Christian Marek | f.d. Bundesministerium für Wissenschaft, Verkehr und Kunst, Verwaltungsbereich Verkehr |
| AR Herbert Lenk | f.d. Verkehrs-Arbeitsinspektorat |
| Ing. Hans Zimmer | f.d. Arbeitsinspektorat für den 5. Aufsichtsbezirk |
| OBR Dipl.-Ing. Josef Millner | als Amtssachverständiger f.d. Bauwesen |
| Bauinsp. Rat Ing. Ernst Scheithauer | als Amtssachverständiger für Maschinenbau, Elektrotechnik und Fördertechnik |
| Dir. Techn. Rat Ing. Günter Perdich | f.d. NÖ-Landesstelle für Brandverhütung |
| Dipl.-Ing. Werner Hackenberg Siegfried Bayer | f.d. Flughafen Wien AG |
| Ing. Karl Cigler | f.d. Büro Neukirchen |
| Karin Brandl | als Schriftführerin |

A) Ortsaugenschein

Ein Ortsaugenschein wurde durchgeführt.



Anlässlich der Anwesenheit der Amtsabordnung am heutigen Tage am Flughafen Wien-Schwechat wurde von den Vertretern der Flughafen Wien AG das Ansuchen gestellt, den Einbau einer Aufzugsanlage im Zuge der Umsetzung Schengen im Pier West, Obj. 109, zu bewilligen.

Der dafür erforderliche Aufzugsschacht wird beim Gate C56 situiert. Dieser weist die Abmessungen von 2,17 x 3,07 m auf und wird in Stahlbetonbauweise errichtet. Die Gründung erfolgt auf einer 30 cm dicken Stahlbetonplatte, deren Oberkante auf Höhe 175.44 liegt. Die Oberkante des Aufzugsschachtes liegt auf Höhe 186.65. Weitere bautechnische Angaben sind dem Einreichplan des Prof. Neukirchen, Plan-Nr. 0119 zu entnehmen.

Die im Pier West zum Einbau gelangende Aufzugsanlage mit der Fabr.Nr. 23708 wird hauptsächlich der Personenbeförderung dienen und einen elektrischen Antrieb erhalten. Der Aufzug wird ohne Triebwerksraum ausgeführt, sein getriebeloser Antrieb mit synchronem frequenzgeregeltem Axialmotor ist im Schachtkopf an der Fahrkorbführung situiert. Der Schaltkasten für die Steuerung wird neben der obersten Haltestelle aufgestellt.

Der Aufzug wird für eine Nennlast von 1.000 kg oder 13 Personen, bei einer Nenngeschwindigkeit von 1,0 m/s ausgelegt. Die Fahrbahn führt vom EG (Vorfeldebene) über eine Förderhöhe von 5,61 m bis ins 1. OG (Abfertigungsebene) und es gelangen 2 Halte- bzw. 2 Ladestellen zur Ausführung.

Der Aufzug wird im wesentlichen entsprechend den ÖNORMEN B 2450-1:1992-04 und EN 81-1:1992-12 ausgeführt. Im Hinblick auf die Abweichungen zu den genannten Normen liegt entsprechend § 2 Abs. 4 NÖ AUDV 1995 und § 6 ASV 1994 der Prüfbericht des TÜV Österreich als zugelassene Prüfstelle für Aufzüge vom 12.4.1996 vor. Die darin enthaltenen besonderen Bedingungen zur Gewährleistung der gleichen Sicherheit wie bei einer normgemäß ausgeführten Anlage werden im nachfolgenden Gutachten berücksichtigt. Des weiteren wird der Aufzug in rollstuhlgerechter Ausführung gemäß ÖNORM B 1600 ausgeführt.

Der Aufzug wird von der Netzersatzanlage versorgt.

Für den gegenständlichen Aufzug liegt ein Gutachten über die Vorprüfung des Aufzugssachverständigen in seiner Eigenschaft als Aufzugsprüfer für NÖ vom 16.11.1996 vor und wird zum Akt genommen.

B) Stellungnahme der Amtssachverständigen gemeinsam mit den Vertretern des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und der NÖ-Brandverhütungsstelle

Gegen die Erteilung der luftfahrtbehördlichen Errichtungsbewilligung besteht kein Einwand.

Nachstehenden Vorschreibungen ist zu entsprechen:

1. Der Aufzugsschacht ist entsprechend den statischen Erfordernissen unter Beachtung der einschlägigen ÖNORMEN und Richtlinien zu errichten. Die Fundamente sind bis auf tragfähigen Boden zu führen. Im Zuge der Baugrubenabnahme ist die Tragfähigkeit des anstehenden Bodens von einem befugten Fachmann festzulegen und zu dokumentieren.
2. Zur Fertigstellung sind eine statische Berechnung, Schalungs- und Bewehrungspläne sowie die dokumentierten Fundament- und Baugrubenabnahmen zur Einsichtnahme bereitzuhalten.
3. Der Aufzug ist entsprechend den Bestimmungen der ÖNORMEN B 2450-1:1992-4 und EN 81-1:1992-12 mit Abweichungen gemäß § 2 Abs. 4 NÖ AUDV 1995 bzw. gemäß § 6 ASV

1994 zu errichten und es ist hiebei zu berücksichtigen:

- Die Schachtbeleuchtung muß im Bereich des Antriebes eine Beleuchtungsstärke von mindestens 200 lx, ansonsten muß sie lediglich mindestens 50 lx aufweisen, wenn mittels einer Handlampe eine Beleuchtungsstärke von 200 lx auf dem Fahrkorbdach und in der Schachtgrube sicherstellt wird.
 - Der Fahrkorb muß mit einem Geländer mit einer Mindesthöhe von 0,7 m ausgeführt werden. Das Geländer darf nicht mehr als 0,15 m von den Kanten des Fahrkorbdaches entfernt angebracht sein und muß aus einem Handlauf, einer mindestens 0,1 m hohen Fußleiste und einem Zwischenstab (Knieleiste) bestehen; der horizontale Abstand zwischen Außenkante des Handlaufs und Schachtwand und/oder den Bauteilen im Schacht mindestens 0,1 m betragen.
 - Der Notbremsschalter ist im Bereich des Schachtgrubenzuganges, das ist die unterste Schachttüre oder eine Zugangstüre zur Schachtgrube, anzubringen.
4. Die im Gutachten über die Vorprüfung als fehlend bezeichneten Einreichunterlagen (Stromlaufpläne) sind der Luftfahrtbehörde mit dem Abnahmebefund bis spätestens zur Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen. Diese Unterlagen müssen den Prüfvermerk eines Aufzugsprüfers aufweisen.
 5. Der Schaltkasten neben der obersten Haltestelle ist zumindest brandhemmend auszuführen oder zu verkleiden.
 6. Für eine Notbefreiung bei ausgeglichenem Beladungszustand zu ermöglichen, ist eine gepufferte Hilfsstromversorgung für einen manuellen Notbetrieb zu installieren.
 7. Für die Erprobung der energiespeichernden Puffer gemäß ÖNORM EN 81-1:1992-12 Anhang D.2.1 und der elektromechanischen Bremse bei Versagen eines Bauteiles sind geeignete Vorrichtungen und Maßnahmen vorzusehen.
 8. Bei einem Tacho- oder Reglerfehler muß eine Abschaltung ohne neuerliches wiederholtes Anlaufen des Antriebes erfolgen.
 9. Der Fußboden der Schachtgrube ist leicht reinigbar auszuführen.
 10. Im Schacht dürfen keine aufzugsfremden Leitungen, Installationen oder dgl. verlegt werden.
 11. Werden Lüftungsleitungen des Schachtes durch andere Räume geführt, so sind sie in diesem Bereich brandbeständig auszubilden.
 12. Der Schacht ist brandbeständig (F 90) auszuführen und für die Schachttüren ist eine Bescheinigung vorzulegen, daß
 - die Schachttüren gemäß DIN 18091 bei Schiebetüren oder DIN 18090 bei Flügel- oder Falttüren ausgeführt wurden oder
 - das Brandverhalten der Schachttüren den Anforderungen der DIN 4102-5 entspricht oder
 - die Türblätter der Schachttüren doppelwandig mit Steinwollhinterfüllung ausgeführt und nicht ausgemauerte Zargenstöcke mit Steinwolle hinterfüllt wurden.
 13. Bei jeder Schachttüre ist der Hinweis "Aufzug im Brandfall nicht benützen" unter Verwendung eines Schildes gemäß ÖNORM Z 1000 anzuschreiben.

14. Als Schutzmaßnahme ist für die aufzugszugehörigen Stromkreise FI-Schutzschaltung auszuführen, wobei diese Schutzschalter beim Schaltkasten neben der obersten Haltestelle zu situieren sind.
15. Im unmittelbaren Bereich der Haltestelle in der Vorfeldebene, ist ein versperrbarer Steigleitungsschalter zu situieren, mit dem die Stromzuführung zum Aufzugsantrieb abschaltbar sein muß. Dieser Schalter ist mit „Aufzug“ zu kennzeichnen, die Schaltstellung muß deutlich erkennbar und der Schlüssel in beiden Schaltstellungen abziehbar sein. Die Ausführung einer Fernsteuerung ist zulässig, wenn das Fernsteuerschütz beim Schaltkasten neben der obersten Haltestelle situiert und dem FI-Schalter nachgeschaltet wird.
16. In der Schachtgrube ist der Aufzug an einen Fundamenterder anzuschließen.
17. Zusätzlich zur Notrufklingel im Schacht ist eine Notrufweitzerschaltung in die Schaltwarte auszuführen. Weiters ist im Fahrkorb ein Telefon zu installieren, mit dem allenfalls Hilfe für eingeschlossene Personen herbeigerufen werden kann. Die entsprechenden Telefonnummern sind anzuschreiben. Dieses Telefon muß auch bei Netzausfall funktionsfähig bleiben.
18. Der Aufzug ist direkt von der Hauptverteilung zu versorgen. Die Stromzuführung von der Hauptverteilung bis zum Schaltkasten neben der obersten Haltestelle ist, soweit sie außerhalb des Schachtes verlegt wird, in E 30 nach ÖNORM DIN 4102-12 auszuführen und es ist eine Bescheinigung hierüber bei der Endschau vorzulegen.
19. Der Aufzug ist mit einer Brandfall-Rückholsteuerung auszuführen, die den Aufzug bei Ansprechen eines Brandmelders einer Umgebungsschleife in die Vorfeldebene der Feuerwehr holt, dort außer Betrieb nimmt und die Türen im geöffnetem Zustand zu verbleiben haben.
20. Der Schacht des Aufzuges ist in die automatische Brandmeldeanlage einzubeziehen.
21. Nach Fertigstellung und vor Betriebsaufnahme ist der Aufzug einer Abnahmeprüfung durch einen Aufzugsprüfer zu unterziehen. Mit einer Ausfertigung des Abnahmebefundes ist bei der Luftfahrtbehörde um die Erteilung der Benützungsbewilligung anzusuchen.
22. Vom Aufzugseigentümer sind Aufzugswärter zu bestellen. Diese müssen ihre Eignung vor dem Aufzugsprüfer nachweisen und haben am Zeugnis zu bestätigen, daß sie die Betriebskontrollen durchführen und im Bedarfsfall im Fahrkorb eingeschlossene Personen befreien.
23. Die Anzahl der Aufzugswärter muß den Gegebenheiten des Betriebes angepaßt sein, sodaß sichergestellt ist, daß ein Aufzugswärter solange der Aufzug zur Benützung bereit steht, gegebenenfalls unter Verwendung geeigneter technischer Einrichtungen, zum Befreien eingeschlossener Personen aus dem Fahrkorb jederzeit leicht erreichbar und verfügbar ist.
24. Im Aufzugsbuch ist eine Ausfertigung oder Kopie des luftfahrtrechtlichen Errichtungs- und Benützungsbewilligungsbescheides sowie die ÖNORM-gemäße Dokumentation des Aufzugserrichters beizufügen.
25. Betriebs- und Wartungsanleitungen, die die Ausführung ohne Triebwerksraum berücksichtigen sind bei der Anlage aufzubewahren. Der Betrieb, die Wartung und die regelmäßigen Prüfungen des Aufzuges haben gemäß diesen Anleitungen des Aufzugsherstellers und entsprechend den Bestimmungen der einschlägigen ÖNORMEN zu erfolgen.

Auf die Bestimmungen der Aufzüge-Sicherheitsverordnung (ASV 1994), BGBl. 4/1994, der NÖ Aufzugsordnung 1995, LGBl. 8220-0 und der NÖ Aufzugsdurchführungsverordnung 1995 (NÖ AUDV 1995), LGBl. 8220/1-0 wird verwiesen.

C) Erklärungen

Sämtliche Verhandlungsteilnehmer nehmen das Verhandlungsergebnis zustimmend zur Kenntnis.

D) Der Verhandlungsleiter verkündet somit den nachfolgenden

**B e s c h e i d
S p r u c h**

Namens des Landeshauptmannes von Niederösterreich wird wie folgt entschieden:

I.

Der Flughafen Wien Aktiengesellschaft wird die

luftfahrtbehördliche Errichtungsbewilligung

für Umsetzung Schengen - Einbau einer Aufzugsanlage im Pier West, Objekt 109, am Flughafen Wien-Schwechat

erteilt.

Rechtsgrundlage:

§ 78 Abs. 1 und 3 des Luftfahrtgesetzes (LFG), BGBl.Nr. 253/1957.

II.

Diese Bewilligung wird unter den nachstehenden Voraussetzungen erteilt:

1. Die Ausführung hat entsprechend der in der Verhandlungsschrift festgehaltenen Beschreibung und den der Verhandlung zugrundeliegenden Unterlagen zu erfolgen. Sofern sich jedoch aus den Vorschreibungen gemäß Punkt 2. Abänderungen des Projektes ergeben, sind diese vorzunehmen.

2. Die im Zuge der Verhandlung gemachten Vorschreibungen (Abschnitt B) der Verhandlungsschrift) sind einzuhalten.

Rechtsgrundlage:

§ 79 Abs. 2 LFG.

III.

Für die Erteilung dieser Bewilligung sind nachstehende Beträge zu entrichten:

Verwaltungsabgaben gemäß der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung 1983, BGBl.Nr. 24 in der geltenden Fassung:

| | | |
|--|----|----------|
| Tarifpost 393 lit.b Ziff.1 (neu) | öS | 2.000,-- |
| Tarifpost 7 | öS | 240,-- |

| | | |
|--|----|--------|
| Kommissionsgebühren gemäß der NÖ Landes-Kommissionsgebührenverordnung, LGBl.Nr. 3860/1-2 | öS | 390,-- |
|--|----|--------|

Rechtsgrundlage:

§§ 77 und 78 AVG 1950

Die Verwaltungsabgaben und Kommissionsgebühren sind binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides mittels des beigeschlossenen Zahlscheines an das Amt der NÖ Landesregierung zu überweisen.

Der Barauslagenersatz für das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr und die NÖ Landesstelle für Brandverhütung ist mittels des in der Verhandlung übergebenen Zahlscheines ebenfalls binnen zwei Wochen nach Ausfolgung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides direkt zu überweisen.

Begründung

Die beantragte Bewilligung war auf Grund des Ergebnisses der Verhandlung zu erteilen. Die Vorschreibung der Bedingungen und Auflagen war zur Gewährleistung eines zweckentsprechenden Betriebes bzw. zur Abwendung von Gefahren erforderlich.

Die Vorschreibung der Gebühren, Abgaben und Kostenersätze stützt sich auf die angeführten Gesetzesstellen.

Die Kommissionsgebühren gliedern sich wie folgt:

Verhandlung am 27.11.1996

3 Amtorgane, je 1 halbe Stunde

Rechtsmittelbelehrung

Sie haben das Recht, gegen diesen Bescheid Berufung einzulegen.

Damit die Berufung inhaltlich bearbeitet werden kann, muß sie

- binnen zwei Wochen nach Zustellung schriftlich, telegrafisch, mit Telefax oder fernschriftlich beim Amt der NÖ Landesregierung eingebracht werden
- diesen Bescheid bezeichnen (Geben Sie bitte das Bescheidkennzeichen an)
- einen Antrag auf Änderung oder Aufhebung des Bescheides sowie
- eine Begründung des Antrages enthalten.

Die Stempelmarkengebühr (Bundesstempelmarken) beträgt für die Berufung öS 120,--.

Der Inhalt und die Verkündung dieses mündlichen Bescheides werden gemäß § 62 Abs. 2 AVG 1950 beurkundet.

Auf die Verlesung der laut diktierten Verhandlungsschrift wird von den Verhandlungsteilnehmern verzichtet.

Jene Verhandlungsteilnehmer, die die Verhandlungsschrift nicht am Schluß unterfertigt haben, haben sich nach Abgabe ihrer in der Verhandlungsschrift festgehaltenen Erklärung - sofern keine Erklärung festgehalten wurde, ohne Einwand - entfernt.

Die Verhandlungsteilnehmer bestätigen mit ihrer Unterschrift, daß sie jeweils für ihre Institution eine nicht korrigierte Kopie der Verhandlungsschrift ausgefolgt erhalten haben.

Diese Ausfolgung der Verhandlungsschrift gilt als Zustellung des Bescheides.

Die Verhandlung wird um 12.00 Uhr geschlossen.

Verhandlungsdauer: 1 halbe Stunde

Gelesen, genehmigt:

Dr. Roesl Piller
A. Kerschbaum
M. L. Hakenberg
A. H.
G. J. Jager Brandl
Recht

Betrifft
Flughafen Wien-Schwechat, Umsetzung Schengen - Umbau Pier West, Objekt 109,
Türsicherungssystem
Benutzungsbewilligung

Verhandlungsschrift

aufgenommen am 10.09.1997 am Flughafen Wien-Schwechat.

Beginn: 08.00 Uhr

12. SEP. 1997

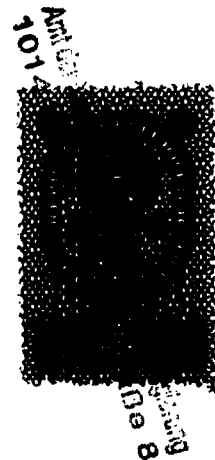
Abteilung L-89/16-4
Bearbeiter Dr. Ri. Beilagen 0
Stempel

Gegenstand

ist die Begutachtung des Türsicherungssystems für die Umsetzung Schengen Umbau Pier West, Objekt 109, am Flughafen Wien-Schwechat, im Hinblick auf die Erteilung der luftfahrtbehördlichen Benutzungsbewilligung.

Anwesend

- | | |
|---|---|
| w. Hofrat Dr. Erich Rihs | als Verhandlungsleiter |
| Oberst Wolf-Dieter Untiedt | f.d. Bundesministerium f. Inneres |
| Major Albert Zemann | f.d. Bundespolizeidirektion Schwechat |
| Bauinsp.Rat Ing. Ernst Scheithauer | als Amtssachverständiger für Maschinenbau, Elektrotechnik und Fördertechnik |
| Oberbaurat Dipl.-Ing. Josef Millner | als Amtssachverständiger für Bautechnik |
| Techn. Insp. Emmerich Grone | f.d. NÖ-Landesstelle für Brandverhütung |
| Amtsdir. Karl Vogel | f.d. Zollamt Flughafen Wien |
| Dipl.-Ing. Werner Hackenberg Walter Tuma | f.d. Flughafen Wien AG |
| Martina Wieger | als Schriftführerin |



A) Sachverhalt

Der Sachverhalt wurde im Zuge der Ortsaugenscheine vom 2.7.1997, 3.7.1997 und 14.7.1997 aufgenommen und in der Niederschrift vom 14.7.1997 festgehalten.

B) Erklärungen

Sämtliche Verhandlungsteilnehmer nehmen das Ergebnis der Niederschrift vom 14.7.1997, RU6-L-89/16-2, zur Kenntnis.

C) Der Verhandlungsleiter verkündet somit den nachfolgenden**B e s c h e i d
S p r u c h**

Namens des Landeshauptmannes von Niederösterreich wird wie folgt entschieden:

I.

Der Flughafen Wien Aktiengesellschaft wird die

luftfahrtbehördliche Benützungsbewilligung

für das Türsicherungssystem für die Umsetzung Schengen Umbau Pier West, Objekt 109, am Flughafen Wien-Schwechat erteilt.

Rechtsgrundlage:

§ 78 Abs. 1 und 3 des Luftfahrtgesetzes (LFG), BGBl.Nr. 253/1957.

II.

Den anlässlich der Errichtungsbewilligung festgelegten Betriebsvorschriften sowie den in der Niederschrift vom 14.7.1997 (Abschnitt C, Erklärungen) enthaltenen Forderungen ist zu entsprechen.

Rechtsgrundlage:

§ 79 Abs. 2 LFG.

III.

Für die Erteilung dieser Bewilligung sind nachstehende Beträge zu entrichten:

Verwaltungsabgaben gemäß der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung 1983, BGBl.Nr. 24 in der geltenden Fassung:

| | | |
|--|----|----------|
| Tarifpost 393 lit.b Ziff.3 (neu) | öS | 1.000,-- |
| Kommissionsgebühren gemäß der NÖ Landes-Kommissionsgebührenverordnung, LGBl.Nr. 3860/1-2 | öS | 1.560,-- |

Rechtsgrundlage:

§§ 77 und 78 AVG 1950

Die Verwaltungsabgaben und Kommissionsgebühren sind binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides mittels des beigeschlossenen Zahlscheines an das Amt der NÖ Landesregierung zu überweisen.

Der Barauslagensatz für das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr und die NÖ Landesstelle für Brandverhütung ist mittels des in der Verhandlung den Vertretern der Flughafen Wien Aktiengesellschaft übergebenen Zahlscheines ebenfalls binnen zwei Wochen nach Ausfertigung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides direkt zu überweisen.

Begründung

Die beantragte Bewilligung war auf Grund des Ergebnisses der Verhandlung zu erteilen. Die Vorschreibung der Bedingungen und Auflagen war zur Gewährleistung eines zweckentsprechenden Betriebes bzw. zur Abwendung von Gefahren erforderlich.

Die Vorschreibung der Gebühren, Abgaben und Kostenersätze stützt sich auf die angeführten Gesetzesstellen.

Die Kommissionsgebühren gliedern sich wie folgt:

Verhandlung am 14.7.1997, 1 Amtsorgan, 1 halbe Stunde; 3.7.1997, 3 Amtsorgane, 1 halbe Stunde; 2.7.1997, 2 Amtsorgane, 2 halbe Stunden; 10.09.1997, 3 Amtsorgane, 1 halbe Stunde

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann von den Parteien des Verfahrens Berufung eingebracht werden.

Damit die Berufung inhaltlich bearbeitet werden kann, muß sie

- binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides schriftlich, telegrafisch, fernschriftlich oder mittels Telekopie beim Amt der NÖ Landesregierung eingebracht werden
- diesen Bescheid bezeichnen (bitte das Bescheidkennzeichen angeben!)
- einen Antrag auf Änderung oder Aufhebung des Bescheides sowie
- eine Begründung des Antrages enthalten.

Die Stempelmarkengebühr (Bundesstempelmarken) beträgt für die Berufung öS 120,--.

Der Inhalt und die Verkündung dieses mündlichen Bescheides werden gemäß § 62 Abs. 2 AVG 1950 beurkundet.

Auf die Verlesung der laut diktierten Verhandlungsschrift wird von den Verhandlungsteilnehmern verzichtet.

Jene Verhandlungsteilnehmer, die die Verhandlungsschrift nicht am Schluß unterfertigt haben, haben sich nach Abgabe ihrer in der Verhandlungsschrift festgehaltenen Erklärung - sofern keine Erklärung festgehalten wurde, ohne Einwand - entfernt.

Die Verhandlungsteilnehmer bestätigen mit ihrer Unterschrift, daß sie jeweils für ihre Institution eine nicht korrigierte Kopie der Verhandlungsschrift ausgefolgt erhalten haben.

Diese Ausfolgung der Verhandlungsschrift gilt als Zustellung des Bescheides.

Die Verhandlung wird um 08.30 Uhr geschlossen.

Verhandlungsdauer: 1 halbe Stunde

Gelesen, genehmigt:

Zur Rosen
Keller
MAZ
Leitner
Wagner
Kapf
Vunz
Stalder

RU6-L-89/16-1

Betrifft

Flughafen Wien-Schwechat, Umsetzung Schengen - Umbau Pier West, Objekt 109,
Türsicherungssystem
Errichtungsbewilligung

Verhandlungsschrift

aufgenommen vom Amt der NÖ Landesregierung am 14.3.1997 am Flughafen Wien-Schwechat.

Beginn: 10.30 Uhr

Amt der NÖ Landesregierung

17. März 1997

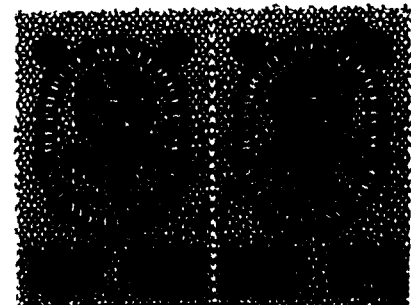
Gegenstand

Alt-L-89/16-1
Bearbeiter Dr. Ri. Beilagen
Stempel

der Verhandlung ist das Ansuchen der Flughafen Wien Aktiengesellschaft um Erteilung der luftfahrtbehördlichen Errichtungsbewilligung Umsetzung Schengen - Umbau Pier West, Objekt 109, Türsicherungssystem, am Flughafen Wien-Schwechat.

Anwesend

| | |
|---|--|
| w. Hofrat Dr. Erich Rihs | als Verhandlungsleiter |
| Rat Dipl.-Ing. Christian Marek Rat Mag. Heinrich Knab | f.d. Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr |
| AR Herbert Lenk | f.d. Verkehrs-Arbeitsinspektorat |
| OBR Dipl.-Ing. Josef Millner | als Amtssachverständiger f.d. Bauwesen |
| Bauinsp. Rat Ing. Ernst Scheithauer | als Amtssachverständiger für Maschinenbau, Elektrotechnik und Fördertechnik |
| Techn. Insp. Emmerich Grone | f.d. NÖ-Landesstelle für Brandverhütung |
| Oberst Alfred Rupf Major Peter Bencza | f.d. Bundespolizeidirektion Schwechat |
| ADir. Karl Vogel | f.d. Zollamt Flughafen Wien |
| Dipl.-Ing. Werner Hackenberg Franz Spitzer Gerhard Kerschhofer Ing. Norbert Schlegel | f.d. Flughafen Wien AG |
| Ing. Robert Bayer | f.d. Büro Freudensprung |
| Karin Brandl | als Schriftführerin |



AM
10/11

A) Sachverhalt

1.1. ALLGEMEINES

Im Bereich Pier West werden bauliche Erweiterungen, Adaptierungen und Änderungen durchgeführt.

Es wird im Pier West in der Vorfeldebene ein Transfergate mit Cafeteria und ein Duty Free vorgesehen. Von der Abfertigungsebene zur Vorfeldebene werden sechs außenliegende Stiegenhäuser errichtet.

Projektbeschreibung

Im den neuen Großraumgates - Pier West befinden sich eine ausreichende Anzahl von Fluchtwegen, die auf das Vorfeld führen. Aus diesem Grund ist es notwendig, entsprechende Vorkehrungen zu treffen, die sowohl der Fluchtwegsituation, als auch den speziellen luftfahrtbehördlichen und sicherheitstechnischen Gesichtspunkten Rechnung tragen.

Folgende Erweiterungen des Türsicherungssystems sind im Bereich Pier West - VFE vorgesehen :

Bei den 6 Fluchttüren in den neuen Fluchtstiegenhäusern im Bereich der Achsen 50, 50b, 51b, 52b, 53a und 54a zum Vorfeld, werden beidseitig Zutrittsleser vorgesehen, in das Sicherheitskonzept eingebunden und mit einem Haltemagnet ausgestattet.

Bei der Fluchttür im Bereich Achse 49, Stellplatz - Schlepper zum Vorfeld wird beidseitig ein Zutrittsleser vorgesehen, in das Sicherheitskonzept eingebunden und mit einem Haltemagnet ausgestattet.

Die Türen von der Stiege 6, 7, 8 und 9 werden mit Motor und elektrischem Toröffner ausgestattet, die Ansteuerung erfolgt mittels Taster in der AFE (GREKO-SIKO) und in der VFE von den Transferschalter aus. Zusätzlich werden im Bereich der Stiege 9 beidseitig Zutrittsleser vorgesehen. Da die Stiegen 6, 7 und 8 nicht mehr als Fluchtstiegen der Gates in der AFE dienen, entfallen die Türsicherungen in der ZWE.

Die Fluchttüren im Bereich der Achsen 50a und 50b (beidseitig von SIKO) werden mit einem Haltemagnet ausgestattet.

Bei der Fluchttür im Bereich Achse 51/51b werden beidseitig Zutrittsleser vorgesehen, in das Sicherheitskonzept eingebunden und mit einem Haltemagnet ausgestattet.

Die Schiebetüren im Bereich der Achsen 51a und 52a zum Pax-Gang werden innen mit Schlüsselschalter und vorfeldseitig mit einer Radarsteuerung ausgestattet.

Die Schiebetüren im Bereich der Achsen 51a und 52a vom Transfergate zum Vorfeld werden vom Busfahrer per Funk und zusätzlich von außen mit Schlüsselschalter geöffnet werden.

Bei der Fluchttür zum Pax-Gang im Bereich Achse zwischen 52b/53 werden beidseitig Zutrittsleser vorgesehen, in das Sicherheitskonzept eingebunden und mit einem Haltemagnet ausgestattet.

Die Fluchttüren im Bereich der Achsen 53a und 54a werden mit einem Haltemagnet ausgestattet.

Bei der Fluchttür Achse 55 zum Vorfeld werden beidseitig Zutrittsleser vorgesehen, in das Sicherheitskonzept eingebunden und mit einem Haltemagnet ausgestattet.

Folgende Erweiterungen des Türsicherungssystems sind im Bereich Pier West - AFE vorgesehen :

Bei sämtlichen Abgängen (Achsen 50, 50b, 51b, 52b, 53a und 54a) zu den neuen Fluchtstiegenhäusern im Bereich der festen Brücken werden beidseitig Zutrittsleser vorgesehen, in das neue Sicherheitskonzept eingebunden und mit einem Haltemagnet ausgestattet.

Die Schleusensteuerung INTERNATIONAL ist entsprechend nachstehender Beschreibung auszuführen :

Ablauf internationale Einreise PW-Wechselgate

- .) MACH-System deaktiviert automatisches Radarauge zur Türöffnung in die Kuppel
- .) Besetzung des Passkontrollschalters durch Behörde
- .) Folgende Funktionen werden durch die Behörde bei Besetzung des Passkontrollschalters mittels Schlüsselschalter aktiviert :
 - Leitschild Abgang Transfergate
 - Öffnen der Abgangstüre in das Transfergate
 - Leercheckmeldung durch A/L Personal für Behörde
 - Deaktivierung der Schlüsselschaltung durch Behörde (Rückstellung aller o.a.Faktoren)
 - Schließung der Passkontrolle
 - Zoll - Handgepäckskontrolle

Ablauf internationale Ausreise PW-Wechselgate

- .) Besetzung des Gates durch Behörde, VIAS in Abstimmung OS
- .) Öffnen der Gatetüre durch VIAS, erst bei Besetzung des Gates durch Behörde
- .) Öffnen der Zwischentüre VFE/AFE (Sammelgate/Gate) mittels Schlüsselschalter durch Behörde, Einbau der Schlüsselsperre in den Gateschalter.
- .) Bei Gate-close durch OS -> Schließen der Zwischentüre VFE/AFE durch Schlüsselsperre.

In den 6 Passkojen werden ein Taster für die Bügelsteuerung (Personenvereinzelnungen) und ein Taster für das dauernd öffnen der Türen zur Kuppel vorgesehen.

Die Steuerung in den Passkojen aktiviert die Anzeige „Passkontrolle“, eine Anzeige in der Brücke zur Fluchtstiege und eine Anzeige vor der Türe der Fluchtstiege.

In den Kojen C55, C56, C57, C58, C59, C60 und C61 sind für die Steuerung der Schleusen je zwei Schalter vorgesehen (einer Polizei, einer Airline).

Bei den Türen zwischen Gate Achse 51 128 C-D und 131 C-D entfallen die nicht mehr benötigten Türsicherungen.

Sämtliche Schalter werden mit einer Kontrollampe versehen.

Bei Gate C61 und Nutzung „internationale Ankunft“ erfolgt die Türsteuerung von der Passkoje so, daß die Türen 1 und 2 geschlossen und die Türen 3 und 4 geöffnet sind. Das entsprechende Paxleit-system wird dementsprechend mitgesteuert.

Erweiterung der Sicherheitszentrale :

Die Sicherheitszentrale wird mit einem zusätzlichen Alarmarbeitungsplatz entsprechend dem bestehenden ausgestattet und in das Sicherheitssystem eingebunden.

Die in der Videozentrale situierte Kreuzschiene wird entsprechend der neuen Kameras ausgebaut und erweitert.

Allgemein :

Bleiben gesicherte Türen länger als 10 Sekunden offen, wird ein Alarm in der Sicherheitszentrale ausgelöst. Grundsätzlich sind sämtliche Haltemagnete mit USV-Einrichtungen ausgestattet und werden bei Stromausfall für mindestens drei Stunden batteriegepuffert.

Alle Ausweisleser sind berührungslos und ebenfalls mit einer Batteriepufferung ausgestattet. Bei Unterbrechung von Datenleitungen werden Türen über ein Notprogramm in der Türsteuerzentrale automatisch entriegelt. Es erfolgt eine Meldung in der Sicherheitszentrale.

Im Brandfall (Ansprechen eines Melders) erfolgt automatisch in der Sicherheitszentrale ein Vorschlag am Alarmabarbeitungsplatz, welche Türen bei Bestätigung mittels Tastatur geöffnet werden. Das heißt, die Türen werden frei programmiert Brandmeldelinien zugeordnet, so daß nicht erforderlich ist, Türen einzeln mittels Tastatur freischalten zu müssen.

Desgleichen kann für den Panikfall - Alarmierung durch Kameraaufschaltung, Abfertigungspersonal über GSA oder sonstige Kommunikation - frei programmiert werden, so daß mit einer einzigen „Überkennziffer“ zuvor zugeordnete Türen bauteilweise, gleichzeitig bei Bedarf geöffnet werden können.

Sämtliche Datenleitungen werden im sichtbaren Bereich unter Putz oder in Alukanälen verlegt.

Sämtliche Fluchttüren verfügen über einen Panikverschluß und eine Öffnungsüberwachung. Bei Öffnung einer Türe erfolgt ein Alarm am Arbeitsplatz der Sicherheitszentrale. Pro Gate sind zwei Schlüsselschalter vorzusehen, ein Schalter in der SIKO (Schlüssel-Polizei), ein Schalter in der Gateabfertigung (Schlüssel-Airline).

B) Stellungnahme der Amtssachverständigen gemeinsam mit den Vertretern des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und der NÖ-Brandverhütungsstelle

Gegen die Erteilung der luftfahrtbehördlichen Errichtungsbewilligung besteht kein Einwand.

Nachstehenden Vorschreibungen ist zu entsprechen:

1. Über die zur Verwendung gelangenden Haltermagnete sind die entsprechenden Detailunterlagen bis spätestens zur Benützungsbewilligungsverhandlung der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
2. Bis spätestens zur Benützungsbewilligungsverhandlung sind entsprechende Betriebsanleitungen und Verhaltensmaßnahmen zu erstellen und für die Luftfahrtbehörde zur Einsichtnahme bereitzuhalten.
3. Über die ordnungsgemäße Ausführung der Elektroinstallationen und der elektrischen Betriebsmittel ist ein Sicherheitsprotokoll oder ein Überprüfungsbericht bis spätestens zur Benützungsbewilligungsverhandlung der Luftfahrtbehörde vorzulegen. In diesem Attest muß ersichtlich sein, daß die Leitungsführung zu den Haltermagneten so ausgeführt wurde, daß sie für Unbefugte nicht zugänglich ist und daß die unterbrechungslose Stromversorgung mindestens drei Stunden einen ordnungsgemäßen Betrieb gewährleistet und zusätzlich am Notstromnetz des Flughafens angeschlossen ist.
4. Der Weiterbetrieb der Fernsehüberwachung muß auch bei Ausfall des Türsicherungssystems gewährleistet sein.

5. Die Kamerasituierung und -bestückung hat derart zu erfolgen, daß alle Fluchtwege auf das Vorfeld, sofern sie nicht durch dafür zuständiges Personal überwacht werden, deutlich erkennbar sind.
6. Bedingt durch die Erweiterung des Türsicherungssystems ist ein zweiter Arbeitsplatz in der Sicherheitszentrale zur Überwachung einzurichten.

C) Erklärungen

Stellungnahme der Vertreters der Bundespolizeidirektion Schwechat:

Es ist sicherzustellen, daß sämtliche Türen, die nicht in das Türsicherungssystem eingebunden sind, durch den POL-GR-Schlüssel der Polizei sperrbar sind.

Stellungnahme der Vertreter des Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr:

Das gegenständliche Projekt ist als Teil eines Gesamtsicherheitskonzeptes, welches Zutrittsregelungen sensibler Bereiche (Vorfeld, Transit etc.) auf dem Flughafen Wien betrifft, anzusehen. Über die durch die Änderung erfolgenden Änderungen des gesamten Systems sind den Luftfahrtbehörden entsprechende Unterlagen vorzulegen. Für den gegenständlichen Bereich bestehen gegen die Erteilung der Errichtungsbewilligung keine Einwände, wenn die auf das Vorfeld führenden Türen ständig derartig gesichert sind, daß Unbefugte vom Betreten des Vorfeldes abgehalten werden.

Die Türen zwischen Bedienstand und Computerraum der beweglichen Fluggastbrücken sind auf der Bedienstandseite mit einem Knauf und Schlüsselsperre zu versehen.

Sämtliche Verhandlungsteilnehmer nehmen das Verhandlungsergebnis zustimmend zur Kenntnis.

- D) Der Verhandlungsleiter verkündet somit den nachfolgenden

B e s c h e i d S p r u c h

Namens des Landeshauptmannes von Niederösterreich wird wie folgt entschieden:

1.

Der Flughafen Wien Aktiengesellschaft wird die

luftfahrtbehördliche Errichtungsbewilligung

für Umsetzung Schengen - Umbau Pier West, Objekt 109, Türsicherungssystem, am Flughafen Wien-Schwechat

erteilt.

Rechtsgrundlage:

§ 78 Abs. 1 und 3 des Luftfahrtgesetzes (LFG), BGBl.Nr. 253/1957.

II.

Diese Bewilligung wird unter den nachstehenden Voraussetzungen erteilt:

1. Die Ausführung hat entsprechend der in der Verhandlungsschrift festgehaltenen Beschreibung und den der Verhandlung zugrundeliegenden Unterlagen zu erfolgen. Sofern sich jedoch aus den Vorschreibungen gemäß Punkt 2. Abänderungen des Projektes ergeben, sind diese vorzunehmen.
2. Die im Zuge der Verhandlung gemachten Vorschreibungen und Forderungen (Abschnitt B und C der Verhandlungsschrift) sind einzuhalten.

Rechtsgrundlage:

§ 79 Abs. 2 LFG.

III.

Für die Erteilung dieser Bewilligung sind nachstehende Beträge zu entrichten:

Verwaltungsabgaben gemäß der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung 1983, BGBl.Nr. 24 in der geltenden Fassung:

| | | |
|--|----|---------|
| Tarifpost 393 lit.b Ziff.1 (neu) | öS | 2.000,- |
| Tarifpost 7 | öS | 180,- |
| Kommissionsgebühren gemäß der NÖ Landes-Kommissionsgebührenverordnung, LGBl.Nr. 3880/1-2 | öS | 780,- |

Rechtsgrundlage:

§§ 77 und 78 AVG 1950

Die Verwaltungsabgaben und Kommissionsgebühren sind binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides mittels des beigeschlossenen Zahlscheines an das Amt der NÖ Landesregierung zu überweisen.

Der Barauslagenersatz für das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr und die NÖ Landesstelle für Brandverhütung ist mittels des in der Verhandlung übergebenen Zahlscheines ebenfalls binnen zwei Wochen nach Ausfolgung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides direkt zu überweisen.

Begründung

Die beantragte Bewilligung war auf Grund des Ergebnisses der Verhandlung zu erteilen. Die Vorschreibung der Bedingungen und Auflagen war zur Gewährleistung eines zweckentsprechenden Betriebes bzw. zur Abwendung von Gefahren erforderlich.

Die Vorschreibung der Gebühren, Abgaben und Kostenersätze stützt sich auf die angeführten Gesetzesstellen.

Die Kommissionsgebühren gliedern sich wie folgt:

Verhandlung am 14.3.1997

3 Amtsorgane, je 2 halbe Stunden

Rechtsmittelbelehrung

Sie haben das Recht, gegen diesen Bescheid Berufung einzulegen.

Damit die Berufung inhaltlich bearbeitet werden kann, muß sie

- binnen zwei Wochen nach Zustellung schriftlich, telegrafisch, mit Telefax oder farnschriftlich beim Amt der NÖ Landesregierung eingebracht werden
- diesen Bescheid bezeichnen (Geben Sie bitte das Bescheidkennzeichen an)
- einen Antrag auf Änderung oder Aufhebung des Bescheides sowie
- eine Begründung des Antrages enthalten.

Die Stempelmarkengebühr (Bundesstempelmarken) beträgt für die Berufung öS 120,—.

Der Inhalt und die Verkündung dieses mündlichen Bescheides werden gemäß § 62 Abs. 2 AVG 1950 beurkundet.

Auf die Verlesung der laut diktierten Verhandlungsschrift wird von den Verhandlungsteilnehmern verzichtet.

Jene Verhandlungsteilnehmer, die die Verhandlungsschrift nicht am Schluß unterfertigt haben, haben sich nach Abgabe ihrer in der Verhandlungsschrift festgehaltenen Erklärung - sofern keine Erklärung festgehalten wurde, ohne Einwand - entfernt.


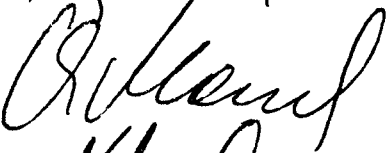
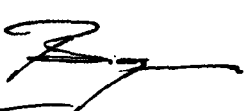
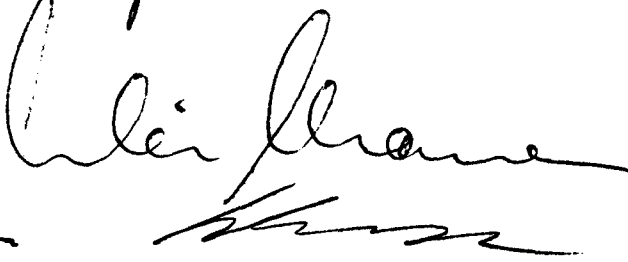

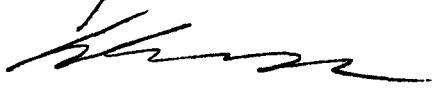
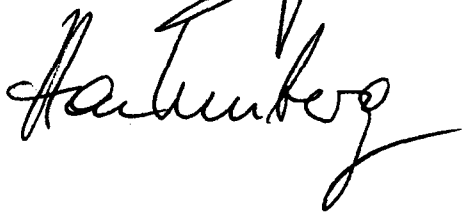
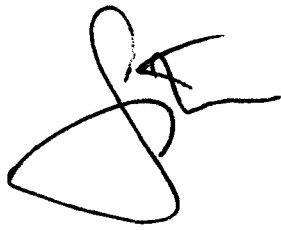
Die Verhandlungsteilnehmer bestätigen mit ihrer Unterschrift, daß sie jeweils für ihre Institution eine nicht korrigierte Kopie der Verhandlungsschrift ausgefolgt erhalten haben. Den Vertretern der Flughafen Wien AG wurden die vidierten Planparien B ausgefolgt.

Diese Ausfolgung der Verhandlungsschrift gilt als Zustellung des Bescheides.

Die Verhandlung wird um 11.30 Uhr geschlossen.

Verhandlungsdauer: 2 halbe Stunden

Gelesen, genehmigt:

| | | |
|---|--|---|
| Dr. Riller | Killner |  |
| ng. Kund | Mühl hl | Wogel |
|  |  |  |
| Kill Pul |  |  |
|  |  | Brandl |

Betrifft

Flughafen Wien-Schwechat, Aufstellung einer mobilen „Tie Rack“-Verkaufseinheit im Pier Ost Gang
Errichtungs- und Benützungsbewilligung

Verhandlungsschrift

aufgenommen vom Amt der NÖ Landesregierung am 19.02.1998 am Flughafen Wien-Schwechat.

Beginn: 13.45 Uhr

Amt der NÖ Landesregierung

24. FEB. 1998

Gegenstand

Akt. - L-89/17-1
Bearbeiter Dr. h. c. h. Steipel

der Verhandlung ist das Ansuchen der Flughafen Wien Aktiengesellschaft um Erteilung der luftfahrtbehördlichen Errichtungs- und Benützungsbewilligung für die Aufstellung einer mobilen „Tie Rack“-Verkaufseinheit im Pier Ost Gang am Flughafen Wien-Schwechat.

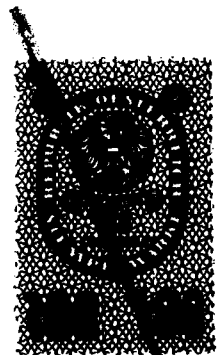
Anwesend

| | |
|--|--|
| w. Hofrat Dr. Erich Rihs | als Verhandlungsleiter |
| Mag. Klaus Fichtner | f.d. Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr |
| AR Herbert Lenk | als Verkehrs-Arbeitsinspektor |
| OBR Dipl.-Ing. Josef Millner | als Amtssachverständiger für Bauwesen |
| Bauinsp. Rat Ing. Ernst Scheithauer | als Amtssachverständiger für Elektrotechnik, Fördertechnik und Maschinenbau |
| Techn.Insp. Emmerich Grone | f.d. NÖ Landesstelle für Brandverhütung |
| Mario Strasser | f.d. Firma Sardana |
| Dipl.-Ing. Herbert Hütterer Werner Zapatochny | f.d. Flughafen Wien Aktiengesellschaft |
| Martina Wieger | als Schriftführerin |

A) Ortsaugenschein

Ein Ortsaugenschein wurde durchgeführt.

Im Gang des Pier Ost wurde eine mobile „Tie Rack“-Verkaufseinheit aufgestellt. Die Abmessungen im Grundriß betragen ca. 6,80 m x 1,20 m. Ca. 1,20 m vor dieser Verkaufseinheit kommen vier mobile Verkaufsständer zur Aufstellung. Die Verkaufseinheit besteht aus Holz und ist mit Rolläden verschließbar. Der Verkaufsstand steht auf Rollen, welche feststellbar sind. Diese Verkaufseinheit ist im hinteren Bereich über eine verschließbare Türe begehbar. Im übrigen wird auf die eingereichten Planunterlagen verwiesen.



B) Stellungnahme der Amtssachverständigen gemeinsam mit den Vertretern des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und der NÖ-Brandverhütungsstelle

Gegen die Erteilung der luftfahrtbehördlichen Errichtungs- und Benützungsbewilligung besteht kein Einwand.

Nachstehenden Vorschriften ist zu entsprechen:

1. Die mobile Verkaufseinheit ist gegen unbeabsichtigtes „Wegrollen“ zu sichern.
2. In unmittelbarer Nähe der Verkaufseinheit ist eine 10 l Naßlöscher zu montieren und normgerecht zu kennzeichnen.
3. Die mobile Verkaufseinheit ist standsicher aufzustellen und gegen Kippen zu sichern.
4. Zum Ablegen von Kleidungsstücken ist ein Kleiderständer bereit zu halten.
5. Zum Ablegen von Gegenständen und Abstellen von z.B.: Kaffeemaschinen sind entsprechende Regale anzubringen.
6. Über die ÖVE-gemäße Ausführung der Elektroinstallation ist ein Überprüfungsbericht oder Sicherheitsprotokoll der Luftfahrtbehörde zu übergeben.
7. Sollten mobile Verkaufsständer geringeren Ausmasses zusätzlich zur Aufstellung gelangen, sind diese zuverlässig gegen Wegrollen und Umfallen zu sichern und so aufzustellen, daß eine Mindestfluchtwegbreite von 7 m erhalten bleibt.

C) Erklärungen

Sämtliche Verhandlungsteilnehmer nehmen das Verhandlungsergebnis zustimmend zur Kenntnis.

D) Der Verhandlungsleiter verkündet somit den nachfolgenden

B e s c h e i d
S p r u c h

Namens des Landeshauptmannes von Niederösterreich wird wie folgt entschieden:

I.

Der Flughafen Wien Aktiengesellschaft wird die

luftfahrtbehördliche Errichtungs- und Benützungsbewilligung

für die Aufstellung einer mobilen „Tie Rack“-Verkaufseinheit im Pier Ost Gang am Flughafen Wien-Schwechat

erteilt.

Rechtsgrundlage:

§ 78 Abs. 1 und 3 des Luftfahrtgesetzes (LFG), BGBl.Nr. 253/1957.

II.

Diese Bewilligung wird unter den nachstehenden Voraussetzungen erteilt:

Die Ausführung hat entsprechend der in der Verhandlungsschrift festgehaltenen Beschreibung und den der Verhandlung zugrundeliegenden Unterlagen zu erfolgen. Die Vorschriften im Teil B der Verhandlungsschrift sind einzuhalten. Sofern sich jedoch aus den Vorschriften gemäß Teil B. Abänderungen des Projektes ergeben, sind diese vorzunehmen.

Rechtsgrundlage:

§ 79 Abs. 2 LFG.

III.

Für die Erteilung dieser Bewilligung sind nachstehende Beträge zu entrichten:

Verwaltungsabgaben gemäß der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung 1983, BGBl.Nr. 24 in der geltenden Fassung:

| | | |
|--|----|---------|
| Tarifpost 393 lit.b Ziff.1 (neu) | öS | 2.000,— |
| Tarifpost 393 lit.b Ziff.3 (neu) | öS | 1.000,— |
| Tarifpost 7 | öS | 180,— |

| | | |
|--|----|-------|
| Kommissionsgebühren gemäß der NÖ Landes-Kommissionsgebührenverordnung, LGBl.Nr. 3860/1-2 | öS | 780,— |
|--|----|-------|

Rechtsgrundlage:

§§ 77 und 78 AVG 1991

Die Verwaltungsabgaben und Kommissionsgebühren sind binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides mittels des beigeschlossenen Zahlscheines an das Amt der NÖ Landesregierung zu überweisen.

Der Barauslagenersatz für das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr und die NÖ Landesstelle für Brandverhütung ist mittels des in der Verhandlung übergebenen Zahlscheines ebenfalls binnen zwei Wochen nach Ausfolgung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides direkt zu überweisen.

Begründung

Die beantragten Bewilligungen waren auf Grund des Ergebnisses der Verhandlung zu erteilen. Die Vorschreibung der Bedingungen und Auflagen war zur Gewährleistung eines zweckentsprechenden Betriebes bzw. zur Abwendung von Gefahren erforderlich.

Die Vorschreibung der Gebühren, Abgaben und Kostenersätze stützt sich auf die angeführten Gesetzesstellen.

Die Kommissionsgebühren gliedern sich wie folgt:

Verhandlung am 19.02.1998

3 Amtsorte, je 2 halbe Stunden

Rechtsmittelbelehrung

Sie haben das Recht, gegen diesen Bescheid Berufung einzulegen.

Damit die Berufung inhaltlich bearbeitet werden kann, muß sie

- binnen zwei Wochen nach Zustellung schriftlich, telegrafisch, mit Telefax oder fernschriftlich beim Amt der NÖ Landesregierung eingebracht werden
- diesen Bescheid bezeichnen (Geben Sie bitte das Bescheidkennzeichen an)
- einen Antrag auf Änderung oder Aufhebung des Bescheides sowie
- eine Begründung des Antrages enthalten.

Die Stempelmarkengebühr (Bundesstempelmarken) beträgt für die Berufung öS 180,—.

Der Inhalt und die Verkündung dieses mündlichen Bescheides werden gemäß § 62 Abs. 2 AVG 1991 beurkundet.

Auf die Verlesung der laut diktierten Verhandlungsschrift wird von den Verhandlungsteilnehmern verzichtet.

Jene Verhandlungsteilnehmer, die die Verhandlungsschrift nicht am Schluß unterfertigt haben, haben sich nach Abgabe ihrer in der Verhandlungsschrift festgehaltenen Erklärung - sofern keine Erklärung festgehalten wurde, ohne Einwand - entfernt.

Die Verhandlungsteilnehmer bestätigen mit ihrer Unterschrift, daß sie jeweils für ihre Institution eine nicht korrigierte Kopie der Verhandlungsschrift ausgefolgt erhalten haben. Den Vertretern der Flughafen Wien AG wurden die vidiierten Planparien C1 bis C2 ausgefolgt.

Diese Ausfolgung der Verhandlungsschrift gilt als Zustellung des Bescheides.

Die Verhandlung wird um 14.45 Uhr geschlossen.

Verhandlungsdauer: 2 halbe Stunden

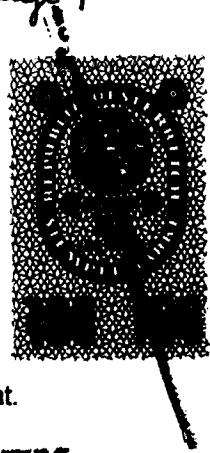
Gelesen, genehmigt:

Dr. Röss
 Witter
 Mg. R. Br
 Müller

Gelesen, genehmigt:
 [Signaturen]

Betrifft

Flughafen Wien-Schwechat, Shop Travel & Adventure im Passagiergang Pier West, Objekt 109
Benützungsbewilligung

**Verhandlungsschrift**

aufgenommen vom Amt der NÖ Landesregierung am 20.04.1998 am Flughafen Wien-Schwechat.

Beginn: 13.15 Uhr

Amt der NÖ Landesregierung

- 4. MAI 1998

Gegenstand

AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG
- L-89/18-3
Dr. Ri.

der Verhandlung ist das Ansuchen der Flughafen Wien Aktiengesellschaft um Erteilung der luffahrtbe-
hördlichen Benützungsbewilligung für den Shop Travel & Adventure im Passagiergang Pier West,
Objekt 109, am Flughafen Wien-Schwechat.

Anwesend

| | |
|---|--|
| w. Hofrat Dr. Erich Rihs | als Verhandlungsleiter |
| Mag. Klaus Fichtner | f.d. Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr |
| AR Herbert Lenk | f.d. Verkehrs-Arbeitsinspektorat |
| OBR Dipl.-Ing. Josef Millner | als Amtssachverständiger f.d. Bauwesen |
| Bauinsp.Rat Ing. Ernst Scheithauer | als Amtssachverständiger für Maschinenbau, Elektrotechnik und Fördertechnik |
| Techn.Insp. Emmerich Grone | f.d. NÖ-Landesstelle für Brandverhütung |
| Dipl.-Ing. Werner Hackenberg Gerhard Kerschhofer | f.d. Flughafen Wien AG |
| Martina Wieger | als Schriftführerin |

A) Ortsaugenschein

Ein Ortsaugenschein wurde durchgeführt.

Zu den Vorschreibungen des Errichtungsbewilligungsbescheides Zl. RU6-L-89/18-1 vom 05.03.1998
wird folgendes festgestellt:

1. erfüllt; vorgelegt wurde ein Nachweis der Firma Kusolitsch, 2380 Perchtoldsdorf vom
20.04.1998.

2. erfüllt; vorgelegt wurde ein Gutachten des Österreichischen Textil-Forschungsinstitutes, Nr. 30193, sowie ein Verlegenachweis der Firma Franz Zach vom 20.04.1998.
3. augenscheinlich erfüllt
4. nicht erfüllt
5. erfüllt; der Überprüfungsbefund 17658 vom 17.04.1998, der Firma Elektro Beck bestätigt, daß die elektrische Anlage den einschlägigen Sicherheitsbestimmungen des Elektrotechnikgesetzes entspricht.
6. gegenstandslos; es wurde kein elektrischer Antrieb ausgeführt.
7. teilweise erfüllt; die Brandschutzpläne sind derzeit noch nicht ergänzt. Ein Aktenvermerk über die Funktionstüchtigkeit der Brandmeldeanlage der Landesstelle für Brandverhütung vom 20.04.1998 wurde vorgelegt und nach Einsichtnahme retourniert.

B) Stellungnahme der Amtssachverständigen gemeinsam mit den Vertretern des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und der NÖ-Brandverhütungsstelle

Gegen die Erteilung der luftfahrtbehördlichen Benützungsbewilligung besteht kein Einwand.

Nachstehenden Vorschriften ist zu entsprechen:

1. Für die Arbeitnehmer sind Garderobenschränke bereitzuhalten. Im Bereich der Verkaufsflächen sind verschließbare Fächer einzurichten. **Termin: vor Inbetriebnahme**
2. Die Brandschutzpläne sind vorzulegen. **Termin: 18.06.1998**

C) Erklärungen

Sämtliche Verhandlungsteilnehmer nehmen das Verhandlungsergebnis zustimmend zur Kenntnis.

D) Der Verhandlungsleiter verkündet somit den nachfolgenden

**B e s c h e i d
S p r u c h**

Namens des Landeshauptmannes von Niederösterreich wird wie folgt entschieden:

I.

Der Flughafen Wien Aktiengesellschaft wird die

luftfahrtbehördliche Benützungsbewilligung

für den Shop Travel & Adventure im Passagiergang Pier West, Objekt 109, am Flughafen Wien-Schwechat

unter der Bedingung erteilt, daß die offenen Vorschriften bis **spätestens 18.06.1998** erfüllt werden. Die Errichtungsbewilligung erfolgte mit Bescheid des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 05.03.1998, Zl. RU6-L-89/18-1.

Rechtsgrundlage:

§ 78 Abs. 1 und 3 des Luftfahrtgesetzes (LFG), BGBl.Nr. 253/1957.

II.

Den anlässlich der Errichtungsbewilligung festgelegten Betriebsvorschriften sowie den in der Verhandlung (Abschnitt B) der Verhandlungsschrift) gemachten Vorschriften ist zu entsprechen und ist die Luftfahrtbehörde jeweils von der Erfüllung der terminisierten Vorschriften - gegebenenfalls unter Anschluß der geforderten Unterlagen - in Kenntnis zu setzen.

Rechtsgrundlage:

§ 79 Abs. 2 LFG.

III.

Für die Erteilung dieser Bewilligung sind nachstehende Beträge zu entrichten:

Verwaltungsabgaben gemäß der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung 1983, BGBl.Nr. 24 in der geltenden Fassung:

| | | |
|--|----|----------|
| Tarifpost 393 lit.b Ziff.3 (neu) | öS | 1.000,-- |
| Kommissionsgebühren gemäß der NÖ Landes-Kommissionsgebührenverordnung, LGBl.Nr. 3860/1-2 | öS | 780,-- |

Rechtsgrundlage:

§§ 77 und 78 AVG 1991

Die Verwaltungsabgaben und Kommissionsgebühren sind binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides mittels des beigeschlossenen Zahlscheines an das Amt der NÖ Landesregierung zu überweisen.

Der Barauslagenersatz für das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr und die NÖ Landesstelle für Brandverhütung ist mittels des in der Verhandlung den Vertretern der Flughafen Wien Aktiengesellschaft übergebenen Zahlscheines ebenfalls binnen zwei Wochen nach Ausfertigung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides direkt zu überweisen.

Die beantragte Bewilligung war auf Grund des Ergebnisses der Verhandlung zu erteilen. Die Vorschreibung der Bedingungen und Auflagen war zur Gewährleistung eines zweckentsprechenden Betriebes bzw. zur Abwendung von Gefahren erforderlich.

Die Vorschreibung der Gebühren, Abgaben und Kostenersätze stützt sich auf die angeführten Gesetzesstellen.

Die Kommissionsgebühren gliedern sich wie folgt:

Verhandlung am 20.04.1998

3 Amtsorgane, je 2 halbe Stunden

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann von den Parteien des Verfahrens Berufung eingebracht werden.

Damit die Berufung inhaltlich bearbeitet werden kann, muß sie

- binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides schriftlich, telegrafisch, fernschriftlich oder mittels Telekopie beim Amt der NÖ Landesregierung eingebracht werden
- diesen Bescheid bezeichnen (bitte das Bescheidkennzeichen angeben!)
- einen Antrag auf Änderung oder Aufhebung des Bescheides sowie
- eine Begründung des Antrages enthalten.

Die Stempelmarkengebühr (Bundesstempelmarken) beträgt für die Berufung öS 180,--.

Der Inhalt und die Verkündung dieses mündlichen Bescheides werden gemäß § 62 Abs. 2 AVG 1991 beurkundet.

Auf die Verlesung der laut diktierten Verhandlungsschrift wird von den Verhandlungsteilnehmern verzichtet.

Jene Verhandlungsteilnehmer, die die Verhandlungsschrift nicht am Schluß unterfertigt haben, haben sich nach Abgabe ihrer in der Verhandlungsschrift festgehaltenen Erklärung - sofern keine Erklärung festgehalten wurde, ohne Einwand - entfernt.

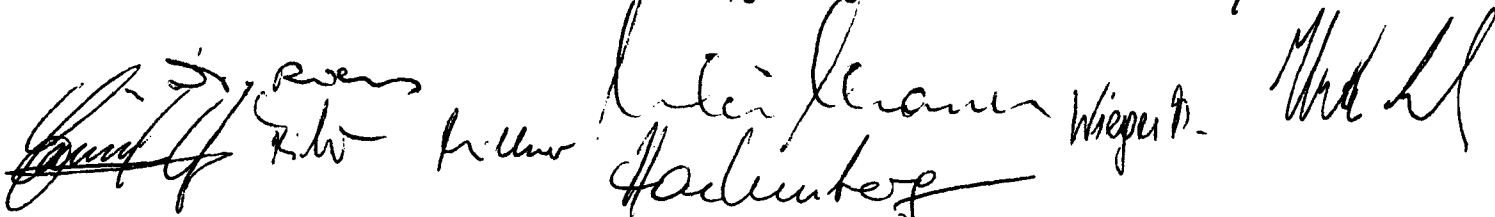
Die Verhandlungsteilnehmer bestätigen mit ihrer Unterschrift, daß sie jeweils für ihre Institution eine nicht korrigierte Kopie der Verhandlungsschrift ausgefolgt erhalten haben.

Diese Ausfolgung der Verhandlungsschrift gilt als Zustellung des Bescheides.

Die Verhandlung wird um 14.15 Uhr geschlossen.

Verhandlungsdauer: 2 halbe Stunden

Gelesen, genehmigt:

 Several handwritten signatures in black ink are present at the bottom of the page. From left to right, they appear to be: a signature starting with 'G...', a signature starting with 'K...', a signature starting with 'K...', a signature starting with 'W.', a signature starting with 'H.', and a signature starting with 'W.'. The signature 'W.' is written above the word 'Wiederhol.', which is partially obscured by another signature.

RU6-L-89/18-1

Betrifft

Flughafen Wien-Schwechat, Shop Travel & Adventure im Passagiergang Pier West, Objekt 109
Errichtungsbewilligung

Verhandlungsschrift

aufgenommen vom Amt der NÖ Landesregierung am 05.03.1998 am Flughafen Wien-Schwechat.

Beginn: 11.30 Uhr

Amt der NÖ Landesregierung

12. MRZ 1998

Gegenstand

~~Amt RUS - L - 89/18-7~~
 Dr. Rihs
 Schlegel

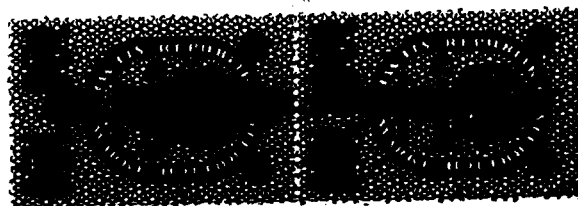
der Verhandlung ist das Ansuchen der Flughafen Wien Aktiengesellschaft um Erteilung der luftfahrtbe-
hördlichen Errichtungsbewilligung für den Shop Travel & Adventure im Passagiergang Pier West,
Objekt 109 am Flughafen Wien-Schwechat.

Anwesend

| | |
|--|--|
| w. Hofrat Dr. Erich Rihs | als Verhandlungsleiter |
| Mag. Klaus Fichtner | f.d. Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr |
| AR Herbert Lenk | f.d. Verkehrs-Arbeitsinspektorat |
| OBR Dipl.-Ing. Josef Millner | als Amtssachverständiger f.d. Bauwesen |
| Bauinsp.Rat Ing. Ernst Scheithauer | als Amtssachverständiger für Fördertechnik |
| Techn.Insp. Emmerich Grone | f.d. NÖ-Landesstelle für Brandverhütung |
| Dipl.-Ing. Werner Hackenberg Paul Puchner | f.d. Flughafen Wien AG |
| Martina Wieger | als Schriftführerin |

A) Sachverhalt**Situation****Grundstück**

Die Anlage befindet sich im Rampenbereich des PAX-Ganges, unmittelbar anschließend an die Ikarus-
Bar und das große Einkaufszentrum.



Erschließung

Die Erschließung erfolgt vom PAX-Gang über Sektionaltore. Das Objekt ist an der Seitenwand des PAX-Ganges situiert und daher von drei Seiten zugänglich.

Raumanordnung und Widmung

Vom Gangbereich betritt man direkt den Verkaufsraum, in dem die Ware angeboten wird. Im rückwärtigen Bereich ist in Deckenhöhe ein Einbauschränk vorgesehen, damit ein Tageslager eingerichtet werden kann.

Anschließend an die Verkaufslokale wird in Richtung Pier West eine Waschgelegenheit und der E-Verteilerkasten eingerichtet.

Konstruktion

Stahlkonstruktion mit Formrohren und Gipskartonplattenverkleidung.

Das Objekt wird an einigen Punkten an der Außenwand des Ganges mit dem Fußboden verbunden.

Das Objekt ist ein Stahlskelettbau mit tragenden Stehern und Schwellen.

Bodenbeläge

In den Verkaufsräumen sind Teppiche mit B1, Q1, TR1, eventuell ein Parkettboden in einzelnen Bereichen.

Vitrine und Fenster

Aluminiumkonstruktion mit Glasfüllung

Türe und Tore

Sektionaltore mit Glasfüllung. Die Tore sind händisch zu betätigen. Sie werden aus stranggepreßten, pulverbeschichteten Aluminiumprofilen hergestellt. Die Sektionen werden mit Gummilippen gegen Einzwicken gesichert und die unterste Sektion ist mit einer Schutzvorrichtung aus Gummiprofilen ausgestattet. Der Gewichtsausgleich erfolgt über zwei Federn mit Federbruchsicherung. Eine Versperbarkeit wird mit einem Handriegelschloß ermöglicht.

Raumtrennwände

Stahlständerwerk mit Gipskartonverkleidung.

Die Wasserversorgung erfolgt aus dem bestehenden Wassernetz.

Heizung, Klima, Lüftung

Die gesamte Anlage wird offen gestaltet und ist daher mit der vorhandenen Heizung und Lüftung mitversorgt.

Die neue Elektroinstallation wird an einen von der Flughafen Wien AG errichteten Anschlußkasten angeschlossen.

Beleuchtungsnetz

In Gruppen schaltbare Raumbeleuchtung mit Deckeneinbaustrahlern bzw. Einzelleuchten.

Belichtung erfolgt über die großflächigen, bestehenden Gangfenster des PAX-Ganges.

| | | |
|---------------------|-----|----------------------|
| Verbaute Fläche | ca. | 43,50 m ² |
| Nutzfläche 1. Laden | ca. | 12,36 m ² |
| Nutzfläche 2. Laden | ca. | 12,48 m ² |
| Nutzfläche 3. Laden | ca. | 11,05 m ² |

B) Stellungnahme der Amtssachverständigen gemeinsam mit den Vertretern des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und der NÖ-Brandverhütungsstelle

Gegen die Erteilung der luftfahrtbehördlichen Errichtungsbewilligung besteht kein Einwand.

Nachstehenden Vorschriften ist zu entsprechen:

1. Über die stand- und kippsichere Ausführung der Konstruktion ist ein Nachweis vorzulegen.
2. Über die verwendeten Fußbodenbeläge sind die Materialeigenschaften B1 und Q1 gemäß ÖNORM B3800 nachzuweisen. Ein dazugehöriger Verlegenachweis ist vorzulegen.
3. Der Fußboden im Bereich der Verkaufsflächen ist eben auszuführen.
4. Für die Arbeitnehmer sind Garderobenschränke bereitzuhalten. Im Bereich der Verkaufsflächen sind verschließbare Fächer einzurichten.
5. Über die ÖVE-gemäße Ausführung der Elektroinstallation ist ein Sicherheitsprotokoll oder Überprüfungsbefund der Luftfahrtbehörde anlässlich der luftfahrtbehördlichen Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
6. Bei elektrischem Antrieb der Sektionaltore sind diese einer Abnahmeprüfung zu unterziehen. Die Prüfbücher sind der Luftfahrtbehörde anlässlich der luftfahrtbehördlichen Benützungsbewilligungsverhandlung zur Einsichtnahme bereitzuhalten.
7. Die Brandschutzpläne sind entsprechend zu ergänzen. Die Kojen sind mit automatischen Brandmeldern auszustatten, die an das bestehende Brandmeldesystem anzuschließen sind. Eine Funktionüberprüfung durch die Landesstelle für Brandverhütung des Bundeslandes NÖ ist durchführen zu lassen. Ein positives Funktionsprotokoll ist anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung der Luftfahrtbehörde vorzulegen.

C) Erklärungen

Sämtliche Verhandlungsteilnehmer nehmen das Verhandlungsergebnis zustimmend zur Kenntnis.

D) Der Verhandlungsleiter verkündet somit den nachfolgenden

**B e s c h e i d
S p r u c h**

Namens des Landeshauptmannes von Niederösterreich wird wie folgt entschieden:

I.

Der Flughafen Wien Aktiengesellschaft wird die

luftfahrtbehördliche Errichtungsbewilligung

für den Shop Travel & Adventure im Passagiergang Pier West, Objekt 109 am Flughafen Wien-Schwechat

erteilt.

Rechtsgrundlage:

§ 78 Abs. 1 und 3 des Luftfahrtgesetzes (LFG), BGBl.Nr. 253/1957.

II.

Diese Bewilligung wird unter den nachstehenden Voraussetzungen erteilt:

- 1. Die Ausführung hat entsprechend der in der Verhandlungsschrift festgehaltenen Beschreibung und den der Verhandlung zugrundeliegenden Unterlagen zu erfolgen. Sofern sich jedoch aus den Vorschriften gemäß Punkt 2. Abänderungen des Projektes ergeben, sind diese vorzunehmen.**
- 2. Die im Zuge der Verhandlung gemachten Vorschriften (Abschnitt B) der Verhandlungsschrift) sind einzuhalten.**

Rechtsgrundlage:

§ 79 Abs. 2 LFG.

III.

Für die Erteilung dieser Bewilligung sind nachstehende Beträge zu entrichten:

Verwaltungsabgaben gemäß der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung 1983, BGBl.Nr. 24 in der geltenden Fassung:

| | | |
|--|----|---------|
| Tarifpost 393 lit.b Ziff.1 (neu) | öS | 2.000,- |
| Tarifpost 7 | öS | 120,- |

| | | |
|--|----|-------|
| Kommissionsgebühren gemäß der NÖ Landes-Kommissionsgebührenverordnung, LGBl.Nr. 3860/1-2 | öS | 720,- |
|--|----|-------|

Rechtsgrundlage:

§§ 77 und 78 AVG 1991

Die Verwaltungsabgaben und Kommissionsgebühren sind binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides mittels des beigeschlossenen Zahlscheines an das Amt der NÖ Landesregierung zu überweisen.

Der Barauslagenersatz für das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr und die NÖ Landesstelle für Brandverhütung ist mittels des in der Verhandlung übergebenen Zahlscheines ebenfalls binnen zwei Wochen nach Ausfolgung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides direkt zu überweisen.

Begründung

Die beantragte Bewilligung war auf Grund des Ergebnisses der Verhandlung zu erteilen. Die Vorschreibung der Bedingungen und Auflagen war zur Gewährleistung eines zweckentsprechenden Betriebes bzw. zur Abwendung von Gefahren erforderlich.

Die Vorschreibung der Gebühren, Abgaben und Kostenersätze stützt sich auf die angeführten Gesetzesstellen.

Die Kommissionsgebühren gliedern sich wie folgt:

Verhandlung am 05.03.1998

3 Amtsorgane, je 2 halbe Stunden

Rechtsmittelbelehrung

Sie haben das Recht, gegen diesen Bescheid Berufung einzulegen.

Damit die Berufung inhaltlich bearbeitet werden kann, muß sie

- binnen zwei Wochen nach Zustellung schriftlich, telegrafisch, mit Telefax oder fernschriftlich beim Amt der NÖ Landesregierung eingebracht werden
- diesen Bescheid bezeichnen (Geben Sie bitte das Bescheidkennzeichen an)
- einen Antrag auf Änderung oder Aufhebung des Bescheides sowie
- eine Begründung des Antrages enthalten.

Die Stempelmarkengebühr (Bundesstempelmarken) beträgt für die Berufung öS 180,--.

Der Inhalt und die Verkündung dieses mündlichen Bescheides werden gemäß § 62 Abs. 2 AVG 1991 beurkundet.

Auf die Verlesung der laut diktierten Verhandlungsschrift wird von den Verhandlungsteilnehmern verzichtet.

Jene Verhandlungsteilnehmer, die die Verhandlungsschrift nicht am Schluß unterfertigt haben, haben sich nach Abgabe ihrer in der Verhandlungsschrift festgehaltenen Erklärung - sofern keine Erklärung festgehalten wurde, ohne Einwand - entfernt.

Die Verhandlungsteilnehmer bestätigen mit ihrer Unterschrift, daß sie jeweils für ihre Institution eine nicht korrigierte Kopie der Verhandlungsschrift ausgefolgt erhalten haben. Den Vertretern der Flughafen Wien AG wurden die vidierten Parien B1 und B2 ausgefolgt.

Diese Ausfolgung der Verhandlungsschrift gilt als Zustellung des Bescheides.

Die Verhandlung wird um 12.30 Uhr geschlossen.

Verhandlungsdauer: 2 halbe Stunden

Gelesen, genehmigt:

Dr. Roven

Mag. P. B. [Signature]

[Signature]

Halberberg

[Signature]

L. [Signature]

[Signature]

Wiegner

i.V. [Signature]

RU6-L-089/019

Betrifft

Flughafen Wien-Schwechat, Geschäftslokal Travel and Fun auf dem Pax-Gang Pier West, Objekt 109
Benützungsbewilligung

Verhandlungsschrift

aufgenommen vom Amt der NÖ Landesregierung am 19.11.1999 am Flughafen Wien-Schwechat.

Beginn: 16.00 Uhr

Gegenstand

zu

24.10.1999

-L-089/019

Dr. Rihs

der Verhandlung ist das Ansuchen der Flughafen Wien Aktiengesellschaft um Erteilung der luftfahrtbehördlichen Benützungsbewilligung für das Geschäftslokal Travel and Fun auf dem Pax-Gang Pier West, Objekt 109 am Flughafen Wien-Schwechat.

Anwesend

w. Hofrat Dr. Erich Rihs

als Verhandlungsleiter

Mag. Klaus Fichtner

f.d. Bundesministerium für Wissenschaft
und Verkehr

ADir. Herbert Lenk

f.d. Verkehrs-Arbeitsinspektorat

OBR Dipl.-Ing. Josef Millner

als Amtssachverständiger f.d. Bauwesen

Reg.Rat Ing. Ernst Scheithauer

als Amtssachverständiger für Maschinenbau,
Elektrotechnik und Fördertechnik

Dipl.-Ing. Werner Hackenberg
Gerhard Kerschhofer

f.d. Flughafen Wien AG

Martina Wieger

als Schriftführerin

Amt der NÖ Landesregierung

Abteilung Verkehr

100 St. Pölten, 1

A) Sachverhalt

Die mit Bescheid vom 01.07.1999 erteilte Benützungsbewilligung war bedingt bis 16.09.1999 erteilt worden und die Bedingung wurde innerhalb dieser Frist nicht erfüllt.

Zu den noch offen gewesenen Vorschriften des Benützungsbewilligungsbescheides vom 01.07.1999 wird folgendes festgestellt:

1. erfüllt; es sind insgesamt 5 Schließfächer vorhanden.
2. erfüllt; der Brandschutzplan wurde vorgelegt und zum Akt genommen.

B) Stellungnahme der Amtssachverständigen gemeinsam mit den Vertretern des Verkehrs-Arbeitsinspektorates.

Gegen die Erteilung der luftfahrtbehördlichen Benützungsbewilligung besteht kein Einwand.

Es sind keine Vorschriften erforderlich.

C) Erklärungen

Sämtliche Verhandlungsteilnehmer nehmen das Verhandlungsergebnis zustimmend zur Kenntnis.

D) Der Verhandlungsleiter verkündet somit den nachfolgenden

**B e s c h e i d
S p r u c h**

Namens des Landeshauptmannes von Niederösterreich wird wie folgt entschieden:

I.

Der Flughafen Wien Aktiengesellschaft wird die

luftfahrtbehördliche Benützungsbewilligung

für das Geschäftslokal Travel and Fun auf dem Pax-Gang Pier West, Objekt 109 am Flughafen Wien-Schwechat

erteilt. Die Errichtungsbewilligung erfolgte mit Bescheid des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 17.03.1999.

Rechtsgrundlage:

§ 78 Abs. 1 und 3 des Luftfahrtgesetzes (LFG), BGBl.Nr. 253/1957.

II.

Den anlässlich der Errichtungsbewilligung festgelegten Betriebsvorschriften sowie den in der Verhandlung (Abschnitt B) der Verhandlungsschrift) gemachten Vorschriften ist zu entsprechen und ist die Luftfahrtbehörde jeweils von der Erfüllung der terminisierten Vorschriften - gegebenenfalls unter Anschluss der geforderten Unterlagen - in Kenntnis zu setzen.

Rechtsgrundlage:

§ 79 Abs. 2 LFG.

III.

Für die Erteilung dieser Bewilligung sind nachstehende Beträge zu entrichten:

Verwaltungsabgaben gemäß der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung 1983, BGBl.Nr. 24 in der geltenden Fassung:

| | | |
|--|----|---------|
| Tarifpost 393 lit.b Ziff.3 (neu) | öS | 1.000,— |
| Kommissionsgebühren gemäß der NÖ Landes-Kommissionsgebührenverordnung, LGBl.Nr. 3860/1-2 | öS | 390,— |

Insgesamt somit öS 1.390,— (101,02 EURO)

Rechtsgrundlage:

§§ 77 und 78 AVG 1991

Die Verwaltungsabgaben und Kommissionsgebühren sind binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides mittels des beigeschlossenen Zahlscheines an das Amt der NÖ Landesregierung zu überweisen.

Der Barauslagenersatz für das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr und die NÖ Landesstelle für Brandverhütung ist mittels des in der Verhandlung den Vertretern der Flughafen Wien Aktiengesellschaft übergebenen Zahlscheines ebenfalls binnen zwei Wochen nach Ausfolgung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides direkt zu überweisen.

Begründung

Die beantragte Bewilligung war auf Grund des Ergebnisses der Verhandlung zu erteilen. Die Vorschreibung der Bedingungen und Auflagen war zur Gewährleistung eines zweckentsprechenden Betriebes bzw. zur Abwendung von Gefahren erforderlich.

Die Vorschreibung der Gebühren, Abgaben und Kostenersätze stützt sich auf die angeführten Gesetzesstellen.

Die Kommissionsgebühren gliedern sich wie folgt:

Verhandlung am 19.11.1999

3 Amtsorgane, je 1 halbe Stunde

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann von den Parteien des Verfahrens Berufung eingebracht werden.

Damit die Berufung inhaltlich bearbeitet werden kann, muß sie

- binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides schriftlich, telegrafisch, fernschriftlich oder mittels Telekopie beim Amt der NÖ Landesregierung eingebracht werden
- diesen Bescheid bezeichnen (bitte das Bescheidkennzeichen angeben!)
- einen Antrag auf Änderung oder Aufhebung des Bescheides sowie
- eine Begründung des Antrages enthalten.

Die Stempelmarkengebühr (Bundesstempelmarken) beträgt für die Berufung öS 180,--.

Der Inhalt und die Verkündung dieses mündlichen Bescheides werden gemäß § 62 Abs. 2 AVG 1991 beurkundet.

Auf die Verlesung der laut diktierten Verhandlungsschrift wird von den Verhandlungsteilnehmern verzichtet.

Jene Verhandlungsteilnehmer, die die Verhandlungsschrift nicht am Schluss unterfertigt haben, haben sich nach Abgabe ihrer in der Verhandlungsschrift festgehaltenen Erklärung - sofern keine Erklärung festgehalten wurde, ohne Einwand - entfernt.

Die Verhandlungsteilnehmer bestätigen mit ihrer Unterschrift, dass sie jeweils für ihre Institution eine nicht korrigierte Kopie der Verhandlungsschrift ausgefolgt erhalten haben.

Diese Ausfolgung der Verhandlungsschrift gilt als Zustellung des Bescheides.

Die Verhandlung wird um 16.30 Uhr geschlossen.

Verhandlungsdauer: 1 halbe Stunde

Gelesen, genehmigt:

Dr. Roers

Killer

Hartung

Johann
Mühl

Wagner

Huber
Keller

RU6-L-089/019

Betrifft
Flughafen Wien-Schwechat, Geschäftslokal Travel and Fun auf dem PAX-Gang Pier West, Objekt 109
Benutzungsbewilligung

Verhandlungsschrift

aufgenommen vom Amt der NÖ Landesregierung am 01.07.1999 am Flughafen Wien-Schwechat.

Beginn: 15.30 Uhr

Amt der NÖ Landesregierung

27. JULI 1999

Gegenstand

Zu Abt. KUo - L-089/019
Bearbeiter Dr. An. Bülger
Stempel

der Verhandlung ist das Ansuchen der Flughafen Wien Aktiengesellschaft um Erteilung der luftfahrtbehördlichen Benutzungsbewilligung für das Geschäftslokal Travel and Fun auf dem PAX-Gang Pier West, Objekt 109, am Flughafen Wien-Schwechat.

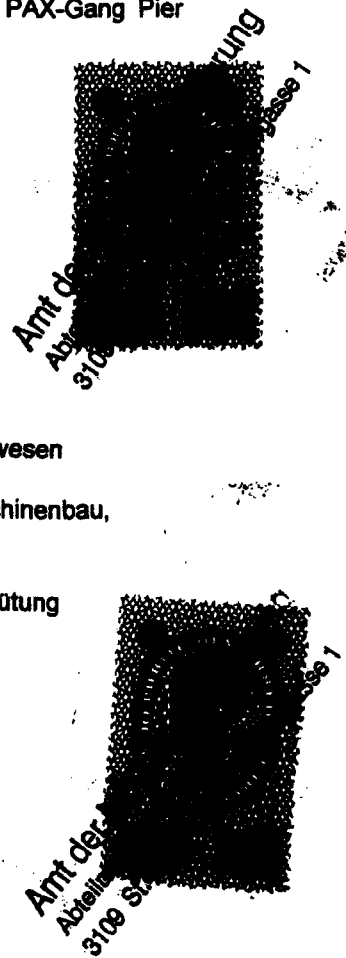
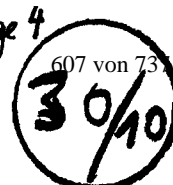
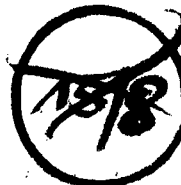
Anwesend

| | |
|--|--|
| w. Hofrat Dr. Erich Rihs | als Verhandlungsleiter |
| ADir. Herbert Lenk | f.d. Verkehrs-Arbeitsinspektorat |
| Ing. Hans Zimmer | f.d. Arbeitsinspektorat für den 5. Aufsichtsbezirk |
| OBR Dipl.-Ing. Josef Millner | als Amtssachverständiger f.d. Bauwesen |
| Reg.Rat Ing. Ernst Scheithauer | als Amtssachverständiger für Maschinenbau, Elektrotechnik und Fördertechnik |
| Techn.Insp. Emmerich Grone | f.d. NÖ-Landesstelle für Brandverhütung |
| Dipl.-Ing. Werner Hackenberg Gerhard Kerschhofer Ing. Gerald Kürzl | f.d. Flughafen Wien AG |
| Martina Wieger | als Schriftführerin |

A) Ortsaugenschein

Ein Ortsaugenschein wurde durchgeführt.

Zu den Vorschriften des Errichtungsbewilligungsbescheides Zl. RU6-L-089/019 vom 17.03.1999 wird folgendes festgestellt:



1. erfüllt; vorgelegt wurde eine entsprechende Bestätigung der Firma Kusolitsch, Aluminium und Stahlkonstruktionen GesmbH, Wr. Neudorf, vom 17.06.1999. Darin wird die stand- und kippsichere Ausführung bestätigt.
Ein Nachweis, daß die bestehenden Konstruktionen zur Aufnahme der zusätzlichen Belastungen geeignet sind, ist nicht erforderlich, da die Decke nicht belastet wird.
2. erfüllt; vorgelegt wurde ein Verlegenachweis der Fa. Zach Parkett, Siebing bei Mureck, vom 17.06.1999 und das zugehörige Gutachten des ÖTI, Nr. 30193, vom 01.04.1997, in dem die Wertigkeit Q1 und B1 bescheinigt wird.
3. erfüllt
4. teilweise bzw. sinngemäß erfüllt; derzeit steht nur ein Wertfach zur Verfügung und anstelle der Garderobekästen wurde das an den Shop anschließende Abteil mit Waschgelegenheit versperrbar eingerichtet.
Das vorhandene Wertfach ist so verschließbar zu unterteilen, daß für jeden beschäftigten Arbeitnehmer ein versperrbares Fach zur Verfügung steht.
5. erfüllt; ein Sicherheitsprotokoll der Fa. Elektro Knofel und ein Überprüfungsbefund der Firma ABB liegen vor und bescheinigen die Einhaltung der Sicherheitsbestimmungen des Elektrotechnikgesetzes.
6. erfüllt; für die drei Hubgliedertore, Fabrikat Mewald liegen Abnahmegutachten des Zivilingenieurs Strobl vom 28.06.1999 vor. Diese Abnahmebefunde weisen keine Mängel an den Toren aus.
7. teilweise erfüllt; ergänzte Brandschutzpläne liegen derzeit noch nicht vor. Eine Änderung der Brandmeldeanlage war nicht erforderlich, da das Geschäft oben offen ist.
8. erfüllt
9. Betriebsvorschrift, soweit ersichtlich erfüllt

B) Stellungnahme der Amtssachverständigen gemeinsam mit den Vertretern des Verkehrs-Arbeitsinspektorates, des Arbeitsinspektorates für den 5. Aufsichtsbezirk und der NÖ-Brandverhütungsstelle

Gegen die Erteilung der luftfahrtbehördlichen Benützungsbewilligung besteht kein Einwand.

Nachstehenden Vorschreibungen ist zu entsprechen:

1. Das vorhandene Wertfach ist so verschließbar zu unterteilen, daß für jeden beschäftigten Arbeitnehmer ein versperrbares Fach zur Verfügung steht.

2. Die fehlenden Brandschutzpläne sind ehestmöglich der Luftfahrtbehörde vorzulegen.

C) Erklärungen

Sämtliche Verhandlungsteilnehmer nehmen das Verhandlungsergebnis zustimmend zur Kenntnis.

D) Der Verhandlungsleiter verkündet somit den nachfolgenden

**B e s c h e i d
S p r u c h**

Namens des Landeshauptmannes von Niederösterreich wird wie folgt entschieden:

I.

Der Flughafen Wien Aktiengesellschaft wird die

luftfahrtbehördliche Benützungsbewilligung

für das Geschäftslokal Travel and Fun auf dem PAX-Gang Pier West, Objekt 109 am Flughafen Wien-Schwechat

unter der Bedingung erteilt, daß die offenen Vorschreibungen bis **spätestens 16.09.1999** erfüllt werden. Die Errichtungsbewilligung erfolgte mit Bescheid des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 17.03.1999, Zl. RU6-L-089/019.

Rechtsgrundlage:

§ 78 Abs. 1 und 3 des Luftfahrtgesetzes (LFG), BGBl.Nr. 253/1957.

II.

Den anlässlich der Errichtungsbewilligung festgelegten Betriebsvorschriften sowie den in der Verhandlung (Abschnitt B) der Verhandlungsschrift) gemachten Vorschreibungen ist zu entsprechen und ist die Luftfahrtbehörde jeweils von der Erfüllung der terminisierten Vorschreibungen - gegebenenfalls unter Anschluß der geforderten Unterlagen - in Kenntnis zu setzen.

Rechtsgrundlage:

§ 79 Abs. 2 LFG.

III.

Für die Erteilung dieser Bewilligung sind nachstehende Beträge zu entrichten:

Verwaltungsabgaben gemäß der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung 1983, BGBl.Nr. 24 in der geltenden Fassung:

| | | |
|--|----|----------|
| Tarifpost 393 lit.b Ziff.3 (neu) | öS | 1.000,-- |
| Kommissionsgebühren gemäß der NÖ Landes-Kommissionsgebührenverordnung, LGBl.Nr. 3860/1-2 | öS | 390,-- |

Insgesamt somit öS 1.390,-- (101,02 EURO)

Rechtsgrundlage:

§§ 77 und 78 AVG 1991

Die Verwaltungsabgaben und Kommissionsgebühren sind binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides mittels des beigeschlossenen Zahlscheines an das Amt der NÖ Landesregierung zu überweisen.

Der Barauslagenersatz für das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr und die NÖ Landesstelle für Brandverhütung ist mittels des in der Verhandlung den Vertretern der Flughafen Wien Aktiengesellschaft übergebenen Zahlscheines ebenfalls binnen zwei Wochen nach Ausfolgung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides direkt zu überweisen.

Begründung

Die beantragte Bewilligung war auf Grund des Ergebnisses der Verhandlung zu erteilen. Die Vorschreibung der Bedingungen und Auflagen war zur Gewährleistung eines zweckentsprechenden Betriebes bzw. zur Abwendung von Gefahren erforderlich.

Die Vorschreibung der Gebühren, Abgaben und Kostenersätze stützt sich auf die angeführten Gesetzesstellen.

Die Kommissionsgebühren gliedern sich wie folgt:

Verhandlung am 01.07.1999

3 Amtsorte, je 1 halbe Stunde

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann von den Parteien des Verfahrens Berufung eingebracht werden.

Damit die Berufung inhaltlich bearbeitet werden kann, muß sie

- binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides schriftlich, telegrafisch, fernschriftlich oder mittels Telekopie beim Amt der NÖ Landesregierung eingebracht werden
- diesen Bescheid bezeichnen (bitte das Bescheidkennzeichen angeben!)
- einen Antrag auf Änderung oder Aufhebung des Bescheides sowie
- eine Begründung des Antrages enthalten.

Die Stempelmarkengebühr (Bundesstempelmarken) beträgt für die Berufung öS 180,--.

Der Inhalt und die Verkündung dieses mündlichen Bescheides werden gemäß § 62 Abs. 2 AVG 1991 beurkundet.

Auf die Verlesung der laut diktierten Verhandlungsschrift wird von den Verhandlungsteilnehmern verzichtet.

Jene Verhandlungsteilnehmer, die die Verhandlungsschrift nicht am Schluß unterfertigt haben, haben sich nach Abgabe ihrer in der Verhandlungsschrift festgehaltenen Erklärung - sofern keine Erklärung festgehalten wurde, ohne Einwand - entfernt.

Die Verhandlungsteilnehmer bestätigen mit ihrer Unterschrift, daß sie jeweils für ihre Institution eine nicht korrigierte Kopie der Verhandlungsschrift ausgefolgt erhalten haben.

Diese Ausfolgung der Verhandlungsschrift gilt als Zustellung des Bescheides.

Die Verhandlung wird um 16.00 Uhr geschlossen.

Verhandlungsdauer: 1 halbe Stunde

Gelesen, genehmigt:

Hahnberg
Dok. Kren / Kren

M. H. H.

Wiederh.
Stall

RU6-L-089/019

Betrifft

Flughafen Wien-Schwechat, Geschäftslokal Travel and Fun auf dem Pax-Gang Pier West, Objekt 109
Errichtungsbewilligung

Verhandlungsschrift

aufgenommen vom Amt der NÖ Landesregierung am 17.03.1999 am Flughafen Wien-Schwechat.

Beginn: 18.00 Uhr

Gegenstand

23. MRZ 1999

zu
-L-089/019
Dr. Ri. Stempel

der Verhandlung ist das Ansuchen der Flughafen Wien Aktiengesellschaft um Erteilung der luftfahrtbe-
hördlichen Errichtungsbewilligung für das Geschäftslokal Travel and Fun auf dem Pax-Gang Pier
West, Objekt 109 am Flughafen Wien-Schwechat.

Anwesend

| | |
|--------------------------------|--|
| w. Hofrat Dr. Erich Rihs | als Verhandlungsleiter |
| Reg.Rat Ing. Ernst Scheithauer | als Amtssachverständiger für Fördertechnik |
| Dipl.-Ing. Werner Hackenberg | f.d. Flughafen Wien AG |
| Martina Wieger | als Schriftführerin |

A) Sachverhalt

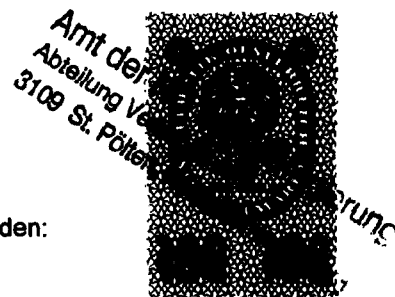
Die mündliche Verhandlung vom 24.02.1999 wird fortgesetzt.

Am Ende dieser Verhandlungsschrift wurden durch die Vertreter des Verkehrs-Arbeitsinspektorates
sowie des AI für den 5. Aufsichtsbezirk die Erklärungen abgegeben, daß kein Einwand besteht.

B) Der Verhandlungsleiter verkündet somit den nachfolgenden

Bescheid
Spruch

Namens des Landeshauptmannes von Niederösterreich wird wie folgt entschieden:



I.

Der Flughafen Wien Aktiengesellschaft wird die

luftfahrtbehördliche Errichtungsbewilligung

für das Geschäftslokal Travel and Fun auf dem Pax-Gang Pier West, Objekt 109 am Flughafen Wien-Schwechat

erteilt.

Rechtsgrundlage:

§ 78 Abs. 1 und 3 des Luftfahrtgesetzes (LFG), BGBl.Nr. 253/1957.

II.

Diese Bewilligung wird unter den nachstehenden Voraussetzungen erteilt:

1. Die Ausführung hat entsprechend der in der Verhandlungsschrift vom 24.02.1999 festgehaltenen Beschreibung und den der Verhandlung zugrundeliegenden Unterlagen zu erfolgen. Sofern sich jedoch aus den Vorschreibungen gemäß Punkt 2. Abänderungen des Projektes ergeben, sind diese vorzunehmen.
2. Die im Zuge der Verhandlung vom 24.02.1999 gemachten Vorschreibungen (Abschnitt B) der Verhandlungsschrift) sind einzuhalten.

Rechtsgrundlage:

§ 79 Abs. 2 LFG.

III.

Für die Erteilung dieser Bewilligung sind nachstehende Beträge zu entrichten:

Verwaltungsabgaben gemäß der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung 1983, BGBl.Nr. 24 in der geltenden Fassung:

| | | |
|--|----|----------|
| Tarifpost 393 lit.b Ziff.1 (neu) | öS | 2.000,-- |
| Tarifpost 7 | öS | 120,-- |

| | | |
|--|----|--------|
| Kommissionsgebühren gemäß der NÖ Landes-Kommissionsgebührenverordnung, LGBl.Nr. 3860/1-2 | öS | 650,-- |
|--|----|--------|

Rechtsgrundlage:**§§ 77 und 78 AVG 1991**

Die Verwaltungsabgaben und Kommissionsgebühren sind binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides mittels des beigeschlossenen Zahlscheines an das Amt der NÖ Landesregierung zu überweisen.

Der Barauslagensatz für das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr und die NÖ Landesstelle für Brandverhütung ist mittels des in der Verhandlung übergebenen Zahlscheines ebenfalls binnen zwei Wochen nach Ausfolgung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides direkt zu überweisen.

Begründung

Die beantragte Bewilligung war auf Grund des Ergebnisses der Verhandlung zu erteilen. Die Vorschreibung der Bedingungen und Auflagen war zur Gewährleistung eines zweckentsprechenden Betriebes bzw. zur Abwendung von Gefahren erforderlich.

Die Vorschreibung der Gebühren, Abgaben und Kostenersätze stützt sich auf die angeführten Gesetzesstellen.

Die Kommissionsgebühren gliedern sich wie folgt:

Verhandlung am 17.03.1999

2 Amtsorgane, je 1 halbe Stunde

Verhandlung am 24.02.1999

3 Amtsorgane, je 1 halbe Stunde

Rechtsmittelbelehrung

Sie haben das Recht, gegen diesen Bescheid Berufung einzulegen.

Damit die Berufung inhaltlich bearbeitet werden kann, muß sie

- binnen zwei Wochen nach Zustellung schriftlich, telegrafisch, mit Telefax oder fernschriftlich beim Amt der NÖ Landesregierung eingebracht werden
- diesen Bescheid bezeichnen (Geben Sie bitte das Bescheidkennzeichen an)
- einen Antrag auf Änderung oder Aufhebung des Bescheides sowie
- eine Begründung des Antrages enthalten.

Die Stempelmarkengebühr (Bundesstempelmarken) beträgt für die Berufung öS 180,--.

Der Inhalt und die Verkündung dieses mündlichen Bescheides werden gemäß § 62 Abs. 2 AVG 1991 beurkundet.

Auf die Verlesung der laut diktierten Verhandlungsschrift wird von den Verhandlungsteilnehmern verzichtet.

Jene Verhandlungsteilnehmer, die die Verhandlungsschrift nicht am Schluß unterfertigt haben, haben sich nach Abgabe ihrer in der Verhandlungsschrift festgehaltenen Erklärung - sofern keine Erklärung festgehalten wurde, ohne Einwand - entfernt.

Die Verhandlungsteilnehmer bestätigen mit ihrer Unterschrift, daß sie jeweils für ihre Institution eine nicht korrigierte Kopie der Verhandlungsschrift ausgefolgt erhalten haben. Den Vertretern der Flughafen Wien AG wurden die vidierten Planparien B1 und B2 ausgefolgt. Diese Ausfolgung der Verhandlungsschrift gilt als Zustellung des Bescheides.

Die Verhandlung wird um 18.30 Uhr geschlossen.

Verhandlungsdauer: 1 halbe Stunde

Gelesen, genehmigt:

D. Roes
H. Huber
Freilhaber Krüger H.

RU6-L-089/022

Betrifft

Flughafen Wien-Schwechat, Shop im Pier West Gang, Objekt 109, für Nuance HGmbH
Benützungsbewilligung

Verhandlungsschrift

aufgenommen vom Amt der NÖ Landesregierung am 5.11.2001 am Flughafen Wien-Schwechat

Beginn: 10.30 Uhr

12 NOV. 2001

Gegenstand

Zu Abt. RU6 - L-089/022

Bearbeiter

Dr. Rihs

Beilagen
Stempel

der Verhandlung ist das Ansuchen der Flughafen Wien Aktiengesellschaft um Erteilung der luftfahrtbe-
hördlichen Benützungsbewilligung für Shop im Pier West Gang, Objekt 109, für Nuance HGmbH, am
Flughafen Wien-Schwechat.

Anwesend

- w. Hofrat Dr. Erich Rihs als Verhandlungsleiter
- ADir. Herbert Lenk f.d. Verkehrs-Arbeitsinspektorat
- OBR Dipl.-Ing. Josef Millner als Amtssachverständiger f.d. Bauwesen
- Reg.Rat Ing. Ernst Scheithauer als Amtssachverständiger für Maschinenbau,
Elektrotechnik und Fördertechnik
- Techn.Insp. Emmerich Grone f.d. NÖ-Landesstelle für Brandverhütung
- Chef-Insp. Horst Eichberger f.d. Bundespolizeidirektion Schwechat
- ADir. Robert Geschina f.d. Zollamt Flughafen Wien
- Ing. Christian Mollik f.d. Flughafen Wien AG
- Walter Tuma
- Georg Limbeck
- Jürgen Hubek
- Karin Brandl als Schriftführerin

A) Ortsaugenschein

Ein Ortsaugenschein wurde durchgeführt.

| | |
|----------------------------|------------------------|
| Amt der NÖ Landesregierung | |
| Abteilung | |
| VERKEHRSRECHT | |
| Gebühr IHV. | \$ 180.- |
| entrichtet | |
| Datum: 2001 | Unterschrift: Dr. Rihs |

Zu den Vorschreibungen des Errichtungsbewilligungsbescheides Zl. RU6-L-089/022 vom 22.3.2001
wird Folgendes festgestellt:

1. erfüllt; vorgelegt wurde eine Bestätigung der Fa. Umdasch Shopkonzept, Oberentfelden, vom 18.9.2001.
2. erfüllt; ein Überprüfungsbeund der Fa. ABB AG vom 17.9.2001 bestätigt, dass die Elektroinstallationen entsprechend den Sicherheitsbestimmungen des Elektrotechnikgesetzes ausgeführt wurden und es wird auf die ÖVE EN1 und EN2 Bezug genommen.

3. nicht erfüllt
4. erfüllt
5. erfüllt

B) Stellungnahme der Amtssachverständigen gemeinsam mit den Vertretern des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und der NÖ-Brandverhütungsstelle

Gegen die Erteilung der Luftfahrtbehördlichen Benützungsbewilligung besteht kein Einwand.

Nachstehenden Vorschriften ist zu entsprechen:

1. Für die ArbeitnehmerInnen ist pro Person ein versperrbarer Kasten oder Fach zum Aufbewahren von Wertsachen zur Verfügung zu stellen (spätester Termin 14.12.2001).
2. Die Brandschutzpläne sind entsprechend der Richtlinie TRVB 121 anzupassen, abzuändern und vorzulegen (spätester Termin 14.12.2001).

C) Erklärungen

Sämtliche Verhandlungsteilnehmer nehmen das Verhandlungsergebnis zustimmend zur Kenntnis.

D) Der Verhandlungsleiter verkündet somit den nachfolgenden

**B e s c h e i d
S p r u c h**

Namens des Landeshauptmannes von Niederösterreich wird wie folgt entschieden:

I.

Der Flughafen Wien Aktiengesellschaft wird die

luftfahrtbehördliche Benützungsbewilligung

für den Shop im Pier West Gang, Objekt 109, für Nuance HGmbH am Flughafen Wien-Schwechat unter der Bedingung erteilt, dass die offenen Vorschriften bis **spätestens 14.12.2001** erfüllt werden. Die Errichtungsbewilligung erfolgte mit Bescheid des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 22.3.2001.

Rechtsgrundlage:

§ 78 Abs. 1 und 3 des Luftfahrtgesetzes (LFG), BGBl.Nr. 253/1957.

II.

Den anlässlich der Errichtungsbewilligung festgelegten Betriebsvorschriften sowie den in der Verhandlung (Abschnitt B) der Verhandlungsschrift) gemachten Vorschriften ist zu entsprechen und

ist die Luftfahrtbehörde jeweils von der Erfüllung der terminisierten Vorschriften - gegebenenfalls unter Anschluss der geforderten Unterlagen - in Kenntnis zu setzen.

Rechtsgrundlage:

§ 79 Abs. 2 LFG.

III.

Für die Erteilung dieser Bewilligung sind nachstehende Beträge zu entrichten:

Verwaltungsabgaben gemäß der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung 1983, BGBl.Nr. 24 in der geltenden Fassung:

| | | |
|--|----|----------|
| Tarifpost 393 lit.b Ziff.3 (neu) | öS | 1.500,-- |
| Kommissionsgebühren gemäß der NÖ Landes-Kommissionsgebührenverordnung, LGBl.Nr. 3860/1-2 | öS | 780,-- |

Insgesamt somit öS 2.280,-- (165,69 EURO)

Rechtsgrundlage:

§§ 77 und 78 AVG 1991

Die Verwaltungsabgaben und Kommissionsgebühren sind binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides mittels des beigeschlossenen Zahlscheines an das Amt der NÖ Landesregierung zu überweisen.

Der Barauslagenersatz für das Bundesministerium für Verkehr Innovation und Technologie und die NÖ Landesstelle für Brandverhütung ist mittels des in der Verhandlung den Vertretern der Flughafen Wien Aktiengesellschaft übergebenen Zahlscheines ebenfalls binnen zwei Wochen nach Ausfolgung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides direkt zu überweisen.

Begründung

Die beantragte Bewilligung war auf Grund des Ergebnisses der Verhandlung zu erteilen. Die Vorschreibung der Bedingungen und Auflagen war zur Gewährleistung eines zweckentsprechenden Betriebes bzw. zur Abwendung von Gefahren erforderlich.

Die Vorschreibung der Gebühren, Abgaben und Kostenersätze stützt sich auf die angeführten Gesetzesstellen.

Die Kommissionsgebühren gliedern sich wie folgt:

Verhandlung am

3 Amtsorgane, je 2 halbe Stunden

Rechtsmittelbelehrung

Es besteht das Recht, gegen diesen Bescheid Berufung einzulegen.

Damit die Berufung inhaltlich bearbeitet werden kann, muss sie

- binnen zwei Wochen nach Zustellung schriftlich, telegrafisch, mit Telefax, im Wege automationsunterstützter Datenübertragung oder in jeder anderen technisch möglichen Weise beim Amt der NÖ Landesregierung eingebracht werden
- diesen Bescheid bezeichnen (geben Sie bitte das Bescheidkennzeichen an)
- einen Antrag auf Änderung oder Aufhebung des Bescheides sowie
- eine Begründung des Antrages enthalten.

Die Gebühr für die Berufung beträgt öS 180,-- (EURO 13,08)

Hinweis: Mit Telefax, im Wege automationsunterstützter Datenübertragung oder in jeder anderen technisch möglichen Weise eingebrachte Anbringen, die außerhalb der Amtsstunden bei der Behörde einlagen, gelten mit Wiederbeginn der Amtsstunden als eingelangt.

Der Inhalt und die Verkündung dieses mündlichen Bescheides werden gemäß § 62 Abs. 2 AVG 1991 beurkundet.

Auf die Verlesung der laut diktierten Verhandlungsschrift wird von den Verhandlungsteilnehmern verzichtet.

Jene Verhandlungsteilnehmer, die die Verhandlungsschrift nicht am Schluss unterfertigt haben, haben sich nach Abgabe ihrer in der Verhandlungsschrift festgehaltenen Erklärung - sofern keine Erklärung festgehalten wurde, ohne Einwand - entfernt.

Die Verhandlungsteilnehmer bestätigen mit ihrer Unterschrift, dass sie jeweils für ihre Institution eine nicht korrigierte Kopie der Verhandlungsschrift ausgefolgt erhalten haben.

Diese Ausfolgung der Verhandlungsschrift gilt als Zustellung des Bescheides.

Die Verhandlung wird um 11.30 Uhr geschlossen.

Verhandlungsdauer: 2 halbe Stunden

Gelesen, genehmigt:

Dr. Kren
Korn Stadl
Krieger
M. H. L.
Korn P.
Korn P.
Korn P.
Korn P.
Korn P.
Korn P.

RU6-L-089/022

Betrifft

Flughafen Wien-Schwechat, Shop im Pier West Gang, Objekt 109 für Nuance HGmbH
Errichtungsbewilligung

Amt der
Abteilung
3109 St. Pö

Verhandlungsschrift

aufgenommen vom Amt der NÖ Landesregierung am 22.03.2001 am Flughafen Wien-Schwechat.

Beginn: 12.00 Uhr

Amt der NÖ Landesregierung

27. MRZ. 2001

Gegenstand

Zu Abt. RU6 - L-089/022

Bearbeiter

Dr. Rihs

Beilagen
Stempel

der Verhandlung ist das Ansuchen der Flughafen Wien Aktiengesellschaft um Erteilung der luftfahrtbehördlichen Errichtungsbewilligung für einen Shop im Pier West Gang, Objekt 109 für Nuance HGmbH am Flughafen Wien-Schwechat.

Anwesend

| | |
|--------------------------------|---|
| w. Hofrat Dr. Erich Rihs | als Verhandlungsleiter |
| Mag. Klaus Fichtner | f.d. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie |
| ADir. Herbert Lenk | f.d. Verkehrs-Arbeitsinspektorat |
| OBR Dipl.-Ing. Josef Millner | als Amtssachverständiger f.d. Bauwesen |
| Reg.Rat Ing. Ernst Scheithauer | als Amtssachverständiger für Maschinenbau, Elektrotechnik und Fördertechnik |
| Techn.Insp. Emmerich Grone | f.d. NÖ-Landesstelle für Brandverhütung |
| Chef-Insp. Horst Eichberger | f.d. Bundespolizeidirektion Schwechat |
| Ing. Christian Mollik | f.d. Flughafen Wien AG |
| Walter Tuma | |
| Jürgen Hubek | |
| Ing. Franz Svoboda | |
| Martina Wieger | als Schriftführerin |

A) Ortsaugenschein

Ein Ortsaugenschein wurde durchgeführt.

Die Anlage befindet sich im Bereich des Pax-Ganges unmittelbar anschließend an eine bereits bestehende Geschäftsanlage und schließt die letzte offene Lücke auf dem Gang.

Die Erschließung erfolgt vom Pax-Gang über eine Alu-Schiebetüre.

Das Objekt ist an der dem Flugfeld abgewandten Seite des Ganges, an der Außenwand, situiert. Daher ist das Shop von einer Seite zugänglich.

Das Objekt wird bei geöffneten Türen vom Pax-Gang aus stufenlos begehbar sein.

Vom Gangbereich betritt man direkt den Verkaufsraum, in dem die Ware angeboten wird. Im Zwischenbereich zum bestehenden Objekt werden Waschgelegenheit und E-Verteilerkasten eingerichtet.

Eine Waschgelegenheit und Schließfächer für Wertsachen sowie eine Garderobe ist vorgesehen. Das Objekt ist ein Stahlskelettbau mit tragenden Stehern und Schwellen mit Gipskartonplattenverkleidung. Der Holzboden wird schwimmend auf dem bestehendem Fliesenboden oder auf Unterkonstruktion ausgeführt.

Die Schiebetore sind mit Glasfüllung versehen und werden händisch betätigt. Sie werden aus stranggepressten, pulverbeschichteten Aluminiumprofilen hergestellt. Die Sektionen werden mit Gummilippen gegen Einzwicken gesichert. Eine Versperrbarkeit wird mit einem Handriegelschloss ermöglicht, für die Flughafen Betriebsfeuerwehr wird ein entsprechender Schlüssel in einer versperren Schlüsselbox aufbewahrt.

Die Wasserversorgung erfolgt aus dem bestehenden Wassernetz. Das Objekt wird durch die vorhandene Heizung und Lüftung des Pax-Ganges mitversorgt. Die neue Elektroinstallation wird an einem von der VIE-AG errichteten Anschlusskasten angeschlossen.

Die bestehenden Brandmelder des Pax-Ganges genügen für eine eventuelle Alarmauslösung.

Die verbaute Fläche beträgt ca. 31,2 m².

B) Stellungnahme der Amtssachverständigen gemeinsam mit den Vertretern des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und der NÖ-Brandverhütungsstelle

Gegen die Erteilung der luftfahrtbehördlichen Errichtungsbewilligung besteht kein Einwand.

Nachstehenden Vorschriften ist zu entsprechen:

1. Über die standsichere und stabile Ausführung der Konstruktion ist eine Bestätigung der ausführenden Firma vorzulegen. ✓
2. Über die Änderungen in der Elektroinstallation gemäß den einschlägigen ÖVE-Bestimmung ist ein Überprüfungsbericht oder Sicherheitsprotokoll der Luftfahrtbehörde anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen. ✓
3. Der bestehende Brandschutzplan ist gemäß der Richtlinie TRVB 121 entsprechend den Umbauten anzupassen und der Luftfahrtbehörde vorzulegen. #
4. Für die ArbeitnehmerInnen ist eine WC-Anlage, die nicht von Kunden oder Passagieren benutzt werden darf, in der Nähe des Arbeitsplatzes zur Verfügung zu stellen. ✓
5. Während der Umbauarbeiten ist die Richtlinie TRVB A149 – Baustellenbrandschutz – einzuhalten. ✓

C) Erklärungen

Sämtliche Verhandlungsteilnehmer nehmen das Verhandlungsergebnis zustimmend zur Kenntnis.

Erklärung des Vertreters der Bundespolizeidirektion Schwechat:

Im Bereich des Shops befindet sich eine Überwachungskamera, die zum Funktionserhalt verlegt werden muss. Bei der Standortverlegung dieser Kamera ist das Einvernehmen mit SZ/Hrn. Spitzer und dem Kommando der Sicherheitswache Flughafen herzustellen. Dabei ist der Blickwinkel der Kamera entsprechend der Forderung des Kommandos der Sicherheitswache Flughafen einzustellen. Für diese Verlegung dürfen der Bundespolizeidirektion Schwechat keine Kosten erwachsen.

D) Der Verhandlungsleiter verkündet somit den nachfolgenden

**B e s c h e i d
S p r u c h**

Namens des Landeshauptmannes von Niederösterreich wird wie folgt entschieden:

I.

Der Flughafen Wien Aktiengesellschaft wird die

luftfahrtbehördliche Errichtungsbewilligung

für einen Shop im Pier West Gang, Objekt 109 für Nuance HGmbH am Flughafen Wien-Schwechat erteilt.

Rechtsgrundlage:

§ 78 Abs. 1 und 3 des Luftfahrtgesetzes (LFG), BGBl.Nr. 253/1957.

II.

Diese Bewilligung wird unter den nachstehenden Voraussetzungen erteilt:

1. Die Ausführung hat entsprechend der in der Verhandlungsschrift festgehaltenen Beschreibung und den der Verhandlung zugrundeliegenden Unterlagen zu erfolgen. Sofern sich jedoch aus den Vorschreibungen gemäß Punkt 2. Abänderungen des Projektes ergeben, sind diese vorzunehmen.
2. Die im Zuge der Verhandlung gemachten Vorschreibungen (Abschnitt B) der Verhandlungsschrift) sind einzuhalten und der Forderung des Vertreters der Bundespolizeidirektion Schwechat (Abschnitt C) ist zu entsprechen.

Rechtsgrundlage:

§ 79 Abs. 2 LFG.

III.

Für die Erteilung dieser Bewilligung sind nachstehende Beträge zu entrichten:

Verwaltungsabgaben gemäß der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung 1983, BGBl.Nr. 24 in der geltenden Fassung:

| | | |
|--|----|---------|
| Tarifpost 393 lit.b Ziff.1 (neu) | öS | 3.000,- |
| Tarifpost 7 | öS | 270,- |

Kommissionsgebühren gemäß der NÖ Landes-Kommissionsgebührenverordnung, LGBl.Nr. 3860/1-2

öS 780,-

Insgesamt somit öS 4.050,- (294,32 EURO)

Rechtsgrundlage:

§§ 77 und 78 AVG 1991

Die Verwaltungsabgaben und Kommissionsgebühren sind binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides mittels des beigeschlossenen Zahlscheines an das Amt der NÖ Landesregierung zu überweisen.

Der Barauslagenersatz für das Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie und die NÖ Landesstelle für Brandverhütung ist mittels des in der Verhandlung übergebenen Zahlscheines ebenfalls binnen zwei Wochen nach Ausfolgung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides direkt zu überweisen.

Begründung

Die beantragte Bewilligung war auf Grund des Ergebnisses der Verhandlung zu erteilen. Die Vorschreibung der Bedingungen und Auflagen war zur Gewährleistung eines zweckentsprechenden Betriebes bzw. zur Abwendung von Gefahren erforderlich.

Die Vorschreibung der Gebühren, Abgaben und Kostenersätze stützt sich auf die angeführten Gesetzesstellen.

Die Kommissionsgebühren gliedern sich wie folgt:

Verhandlung am 22.03.2001

3 Amtsorgane, je 2 halbe Stunden

Rechtsmittelbelehrung

Es besteht das Recht, gegen diesen Bescheid Berufung einzulegen.

Damit die Berufung inhaltlich bearbeitet werden kann, muß sie

- binnen zwei Wochen nach Zustellung schriftlich, telegrafisch, mit Telefax, im Wege automationsunterstützter Datenübertragung oder in jeder anderen technisch möglichen Weise beim Amt der NÖ Landesregierung eingebracht werden
- diesen Bescheid bezeichnen (geben Sie bitte das Bescheidkennzeichen an)
- einen Antrag auf Änderung oder Aufhebung des Bescheides sowie
- eine Begründung des Antrages enthalten.

Die Gebühr für die Berufung beträgt öS 180,- (EURO 13,08)

Hinweis: Mit Telefax, im Wege automationsunterstützter Datenübertragung oder in jeder anderen technisch möglichen Weise eingebrachte Anbringen, die außerhalb der Amtsstunden bei der Behörde einlagen, gelten mit Wiederbeginn der Amtsstunden als eingelangt.

Der Inhalt und die Verkündung dieses mündlichen Bescheides werden gemäß § 62 Abs. 2 AVG 1991 beurkundet.

Auf die Verlesung der laut diktierten Verhandlungsschrift wird von den Verhandlungsteilnehmern verzichtet.

Jene Verhandlungsteilnehmer, die die Verhandlungsschrift nicht am Schluss unterfertigt haben, haben sich nach Abgabe ihrer in der Verhandlungsschrift festgehaltenen Erklärung - sofern keine Erklärung festgehalten wurde, ohne Einwand - entfernt.

Die Verhandlungsteilnehmer bestätigen mit ihrer Unterschrift, dass sie jeweils für ihre Institution eine nicht korrigierte Kopie der Verhandlungsschrift ausgefolgt erhalten haben. Den Vertretern der Flughafen Wien AG wurden die vidiierten Planparien B1, B2 und C1, C2 ausgefolgt.

Diese Ausfolgung der Verhandlungsschrift gilt als Zustellung des Bescheides.

Die Verhandlung wird um 13.00 Uhr geschlossen.

Verhandlungsdauer: 2 halbe Stunden

Kohl
St. ...

Kiegn...

Gelesen, genehmigt:
... ..

... ..
... ..

RU6-L-089/023

Betrifft
Flughafen Wien-Schwechat, Shop im Pier West Gang, Objekt 109, für die Gebrüder Heinemann HGmbH
Benützungsbewilligung

Verhandlungsschrift

aufgenommen vom Amt der NÖ Landesregierung am 5.11.2001 am Flughafen Wien-Schwechat

Beginn: 11.30 Uhr

Gegenstand

12 NOV 2001
in Abt. RU6 - L-089/023
Bearbeiter *Dr. Rihs* Beilagen 0
Stempel

der Verhandlung ist das Ansuchen der Flughafen Wien Aktiengesellschaft um Erteilung der luftfahrtbehördlichen Benützungsbewilligung für den Shop im Pier West Gang, Objekt 109, für die Gebrüder Heinemann HGmbH, am Flughafen Wien-Schwechat.

Anwesend

- | | |
|---|---|
| w. Hofrat Dr. Erich Rihs | als Verhandlungsleiter |
| ADir. Herbert Lenk | f.d. Verkehrs-Arbeitsinspektorat |
| OBR Dipl.-Ing. Josef Millner | als Amtssachverständiger f.d. Bauwesen |
| Reg.Rat Ing. Ernst Scheithauer | als Amtssachverständiger für Maschinenbau, Elektrotechnik und Fördertechnik |
| Techn.Insp. Emmerich Grone | f.d. NÖ-Landesstelle für Brandverhütung |
| Chef-Insp. Horst Eichberger | f.d. Bundespolizeidirektion Schwechat |
| ADir. Robert Geschina | f.d. Zollamt Flughafen Wien |
| Ing. Christian Mollik Walter Tuma Georg Limbeck Jürgen Hubek | f.d. Flughafen Wien AG |

Karin Brandl

A) Ortsaugenschein

Ein Ortsaugenschein wurde durchgeführt.

| | |
|----------------------------|-------------------|
| Amt der NÖ Landesregierung | |
| Abteilung | |
| VERKEHRSRECHT | |
| Gebühr IHV. | 5180.- entrichtet |
| Datum: | Unterschrift: |
| 5. Nov. 2001 | <i>Dr. Rihs</i> |

Der im Shopbereich vorhanden gewesene Wandhaken sowie Handfeuerlöscher wurde entfernt und nicht auf die gegenüberliegende Seite des Ganges in gleicher Achsenhöhe verlegt.
Die Fluchtwegkennzeichnung wurde nicht verlegt, da sie trotz Errichtung des Shops ausreichend sichtbar ist.

Zu den Vorschreibungen des Errichtungsbewilligungsbescheides ZI. RU6-L-089/023 vom 22.3.2001 wird Folgendes festgestellt:

1. erfüllt; vorgelegt wurden eine Bestätigung der Schlosserei Bierbaumer, Forchtenstein, vom 5.11.2001 sowie ein Prüfbericht der ZT GmbH DI Krenn/DI Palla vom 30.6.1999. Darin wird jeweils die ausreichende Dimensionierung der Konstruktionen bestätigt.
2. erfüllt; ein Überprüfungsbefund der Fa. ABB AG vom 2.11.2001 bestätigt, dass die Elektroinstallationen entsprechend den Sicherheitsbestimmungen des Elektrotechnikgesetzes ausgeführt wurden und es wird auf die ÖVE EN1 Bezug genommen.
3. nicht erfüllt
4. gegenstandslos, da keine Anpassung der Brandmeldeanlage erforderlich war
5. erfüllt
6. zum Zeitpunkt des Ortsaugenscheins erfüllt, Betriebsvorschrift
7. soweit ersichtlich erfüllt

B) Stellungnahme der Amtssachverständigen gemeinsam mit den Vertretern des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und der NÖ-Brandverhütungsstelle

Gegen die Erteilung der luftfahrtbehördlichen Benützungsbewilligung besteht kein Einwand.

Nachstehenden Vorschriften ist zu entsprechen:

1. Die Brandschutzpläne sind entsprechend der Richtlinie TRVB 121 anzupassen, abzuändern und vorzulegen (spätester Termin 14.12.2001).
2. Anstelle des seinerzeit vorhandenen Wandhydranten ist entsprechend der Baubeschreibung der vorgesehene Wandhydrant auszuführen. Bis zur Ausführung des Wandhydranten, das spätestens bis 14.12.2001 zu erfolgen hat, sind als Behelfslösung zwei 9 l Schaumlöscher außerhalb des Shops im Nahbereich leicht zugänglich zu montieren und normgemäß zu kennzeichnen.

C) Erklärungen

Sämtliche Verhandlungsteilnehmer nehmen das Verhandlungsergebnis zustimmend zur Kenntnis.

D) Der Verhandlungsleiter verkündet somit den nachfolgenden

**B e s c h e i d
S p r u c h**

Namens des Landeshauptmannes von Niederösterreich wird wie folgt entschieden:

I.

Der Flughafen Wien Aktiengesellschaft wird die

luftfahrtbehördliche Benützungsbewilligung

für den Shop im Pier West Gang, Objekt 109, für die Gebrüder Heinemann HGmbH am Flughafen Wien-Schwechat unter der Bedingung erteilt, dass die offenen Vorschriften bis **spätestens**

14.12.2001 erfüllt werden. Die Errichtungsbewilligung erfolgte mit Bescheid des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 22.3.2001.

Rechtsgrundlage:

§ 78 Abs. 1 und 3 des Luftfahrtgesetzes (LFG), BGBl.Nr. 253/1957.

II.

Den anlässlich der Errichtungsbewilligung festgelegten Betriebsvorschriften sowie den in der Verhandlung (Abschnitt B) der Verhandlungsschrift) gemachten Vorschreibungen ist zu entsprechen und ist die Luftfahrtbehörde jeweils von der Erfüllung der terminisierten Vorschreibungen - gegebenenfalls unter Anschluss der geforderten Unterlagen - in Kenntnis zu setzen.

Rechtsgrundlage:

§ 79 Abs. 2 LFG.

III.

Für die Erteilung dieser Bewilligung sind nachstehende Beträge zu entrichten:

Verwaltungsabgaben gemäß der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung 1983, BGBl.Nr. 24 in der geltenden Fassung:

| | | |
|--|----|----------|
| Tarifpost 393 lit.b Ziff.3 (neu) | öS | 1.500,-- |
| Kommissionsgebühren gemäß der NÖ Landes-Kommissionsgebührenverordnung, LGBl.Nr. 3860/1-2 | öS | 1.170,-- |

Insgesamt somit öS 2.670,-- (194,04 EURO)

Rechtsgrundlage:

§§ 77 und 78 AVG 1991

Die Verwaltungsabgaben und Kommissionsgebühren sind binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides mittels des beigeschlossenen Zahlscheines an das Amt der NÖ Landesregierung zu überweisen.

Der Barauslagenersatz für das Bundesministerium für Verkehr Innovation und Technologie und die NÖ Landesstelle für Brandverhütung ist mittels des in der Verhandlung den Vertretern der Flughafen Wien Aktiengesellschaft übergebenen Zahlscheines ebenfalls binnen zwei Wochen nach Ausfolgung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides direkt zu überweisen.

Begründung

Die beantragte Bewilligung war auf Grund des Ergebnisses der Verhandlung zu erteilen. Die Vorschreibung der Bedingungen und Auflagen war zur Gewährleistung eines zweckentsprechenden Betriebes bzw. zur Abwendung von Gefahren erforderlich.

Die Vorschreibung der Gebühren, Abgaben und Kostenersätze stützt sich auf die angeführten Gesetzesstellen.

Die Kommissionsgebühren gliedern sich wie folgt:

Verhandlung am 5.11.2001

(27.9.2001, 15-14,45€, 3 ATÖ, je 1/2 Stunde)

3 Amtorgane, je 2 halbe Stunden

Rechtsmittelbelehrung

Es besteht das Recht, gegen diesen Bescheid Berufung einzulegen.

Damit die Berufung inhaltlich bearbeitet werden kann, muss sie

- binnen zwei Wochen nach Zustellung schriftlich, telegrafisch, mit Telefax, im Wege automationsunterstützter Datenübertragung oder in jeder anderen technisch möglichen Weise beim Amt der NÖ Landesregierung eingebracht werden
- diesen Bescheid bezeichnen (geben Sie bitte das Bescheidkennzeichen an)
- einen Antrag auf Änderung oder Aufhebung des Bescheides sowie
- eine Begründung des Antrages enthalten.

Die Gebühr für die Berufung beträgt öS 180,- (EURO 13,08)

Hinweis: Mit Telefax, im Wege automationsunterstützter Datenübertragung oder in jeder anderen technisch möglichen Weise eingebrachte Anbringen, die außerhalb der Amtsstunden bei der Behörde einlangen, gelten mit Wiederbeginn der Amtsstunden als eingelangt.

Der Inhalt und die Verkündung dieses mündlichen Bescheides werden gemäß § 62 Abs. 2 AVG 1991 beurkundet.

Auf die Verlesung der laut diktierten Verhandlungsschrift wird von den Verhandlungsteilnehmern verzichtet.

Jene Verhandlungsteilnehmer, die die Verhandlungsschrift nicht am Schluss unterfertigt haben, haben sich nach Abgabe ihrer in der Verhandlungsschrift festgehaltenen Erklärung - sofern keine Erklärung festgehalten wurde, ohne Einwand - entfernt.

Die Verhandlungsteilnehmer bestätigen mit ihrer Unterschrift, dass sie jeweils für ihre Institution eine nicht korrigierte Kopie der Verhandlungsschrift ausgefolgt erhalten haben.

Diese Ausfolgung der Verhandlungsschrift gilt als Zustellung des Bescheides.

Die Verhandlung wird um 12.30 Uhr geschlossen.

Verhandlungsdauer: 2 halbe Stunden

Gelesen, genehmigt:

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

RU6-L-089/023

Betrifft

Flughafen Wien-Schwechat, Shop im Pier West Gang, Objekt 109 für die Gebrüder Heinemann HGmbH
Errichtungsbewilligung

Verhandlungsschrift

aufgenommen vom Amt der NÖ Landesregierung am 22.03.2001 am Flughafen Wien-Schwechat.

Amt der NÖ Landesregierung

Beginn: 14.15 Uhr

27. MRZ 2001

Gegenstand

in Abt. RU6 - L-089/023

Bearbeiter

Dr. Ri.

Beilagen
Stempel

der Verhandlung ist das Ansuchen der Flughafen Wien Aktiengesellschaft um Erteilung der luftfahrtbehördlichen Errichtungsbewilligung einen Shop im Pier West Gang, Objekt 109 für die Gebrüder Heinemann HGmbH am Flughafen Wien-Schwechat.

Anwesend

| | |
|--|---|
| w. Hofrat Dr. Erich Rihs | als Verhandlungsleiter |
| Mag. Klaus Fichtner | f.d. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie |
| ADir. Herbert Lenk | f.d. Verkehrs-Arbeitsinspektorat |
| OBR Dipl.-Ing. Josef Millner | als Amtssachverständiger f.d. Bauwesen |
| Reg.Rat Ing. Ernst Scheithauer | als Amtssachverständiger für Maschinenbau, Elektrotechnik und Fördertechnik |
| Techn.Insp. Emmerich Grone | f.d. NÖ-Landesstelle für Brandverhütung |
| Chef-Insp. Horst Eichberger | f.d. Bundespolizeidirektion Schwechat |
| Ing. Christian Mollik Walter Tuma Jürgen Hubek Ing. Franz Svoboda | f.d. Flughafen Wien AG |
| Martina Wieger | als Schriftführerin |

Amt der
Abteilung
3109 St.

**A) Ortsaugenschein**

Ein Ortsaugenschein wurde durchgeführt.

Der Shop soll im Verbindungsgang Pier West errichtet werden. Er liegt entlang der Nordfassade des Passagiersteigs direkt im Anschluss an den bereits bestehenden Shop „Kids Corner“ und erstreckt sich bis zur Fluchttüre bzw. Fluchtstiege. Abweichend von der Plandarstellung beginnt der Bereich des Shop's neben der Fluchtstiege in einem Mindestabstand von 70 cm, wobei die Fortsetzung senkrecht zur Wand beibehalten wird. Die Tiefe des Shop ist mit 3 m, analog dem „Kids Corner“ Shop, geplant.

Der Shop erhält 1 Kassenanlage, sowie diverse Präsentationsmöbel in Form von Regalen entlang der Geschäftsrückwand, Verkaufsinselfen und ähnliches.

Die Regalmöbel im Bereich der Transporttoröffnung mit der Breite von 3,50 m werden als mobile Elemente mit Rollen bzw. Laufrädern hergestellt, um einen jederzeitigen Zugang zur Einbringöffnung zu gewähren.

Die gesamte Geschäftsfront ist mittels einer Faltschiebe-Wand (System analog dem Bestand im Shop „Kids Corner“) offenbar, d.h. das die gesamte südseitige Front in Richtung Passagiersteg geöffnet wird. Die erforderliche Parkmöglichkeit für das Schiebefalttor ist entlang der Geschäftsrückwand vorgesehen.

Ein durchlaufender Formrohrkämpfer 120/80/4 wird im Abstand von 2000mm mittels Formrohrstützen 60/60/3 an die bestehende Decke gedübelt. An einer Seite des FR wird ein H-Profil 80/150 angeschweißt. Die Oberseite des H Profils ist für die indirekte Beleuchtung, die Unterseite für die Faltschiebetüre vorgesehen. Als Abdeckung des H-Profiles dient eine Edelstahlblende. Sämtliche Stahlteile werden rostschutzgrundiert lackiert.

Im Zwischenbereich der Abhängung für das Faltschiebetor und der bestehenden Decke Gang Pier West werden Leuchtreklamekästen angebracht.

Die Frontansicht ist somit deckungsgleich der des „Kids Corner“ Shop.

Die Decke besteht aus Streckmetall, welche die erforderliche Luftdurchlässigkeit garantiert.

Die Garderoberräumlichkeit des angrenzenden „Kids Corner“ Shop's, in der sich eine Waschgelegenheit, Schließfächer für Wertsachen sowie der E-Verteiler befindet, wird vom Shoppersonal mitbenützt.

Der Strombedarf liegt bei ca. 18 KW – Anschlussleistung

Der im Shop-Bereich vorhandene Wandhydrant und Handfeuerlöscher wird auf die gegenüberliegende Seite des Ganges in gleicher Achsenhöhe verlegt.

Die derzeit bestehende Fluchtwegkennzeichnung wird so verlegt, dass sie nach Errichtung des Shop's entsprechend sichtbar ist.

Durch die Konstruktion der Faltschiebewand (bis zur Decke) wird bei Erfordernis die Brandmeldeanlage entsprechend angepasst.

B) Stellungnahme der Amtssachverständigen gemeinsam mit den Vertretern des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und der NÖ-Brandverhütungsstelle

Gegen die Erteilung der luftfahrtbehördlichen Errichtungsbewilligung besteht kein Einwand.

Nachstehenden Vorschreibungen ist zu entsprechen:

1. Über die standsichere und stabile Ausführung der Konstruktion ist eine Bestätigung der ausführenden Firma vorzulegen.
2. Über die Änderungen in der Elektroinstallation gemäß den einschlägigen ÖVE-Bestimmung ist ein Überprüfungsbericht oder Sicherheitsprotokoll der Luftfahrtbehörde anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
3. Der bestehende Brandschutzplan ist gemäß der Richtlinie TRVB 121 entsprechend den Umbauten anzupassen und der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
4. Bei Anpassung der Brandmeldeanlage ist ein Funktionsnachweis durch die Errichterfirma zur Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
5. Für die ArbeitnehmerInnen ist eine WC-Anlage, die nicht von Kunden oder Passagieren benutzt werden darf, in der Nähe des Arbeitsplatzes zur Verfügung zu stellen.

6. Im Bereich des Shop's dürfen fahrbare Verkaufs- oder Werbeständer nur innerhalb der Geschäftsgrenze (Führungsschiene der Faltschiebewand) aufgestellt werden.
7. Während der Umbauarbeiten ist die Richtlinie TRVB A149 – Baustellenbrandschutz – einzuhalten.

C) Erklärungen

Sämtliche Verhandlungsteilnehmer nehmen das Verhandlungsergebnis zustimmend zur Kenntnis.

- D) Der Verhandlungsleiter verkündet somit den nachfolgenden

B e s c h e i d S p r u c h

Namens des Landeshauptmannes von Niederösterreich wird wie folgt entschieden:

I.

Der Flughafen Wien Aktiengesellschaft wird die

luftfahrtbehördliche Errichtungsbewilligung

für einen Shop im Pier West Gang, Objekt 109 für die Gebrüder Heinemann HGmbH am Flughafen Wien-Schwechat

erteilt.

Rechtsgrundlage:

§ 78 Abs. 1 und 3 des Luftfahrtgesetzes (LFG), BGBl.Nr. 253/1957.

II.

Diese Bewilligung wird unter den nachstehenden Voraussetzungen erteilt:

1. Die Ausführung hat entsprechend der in der Verhandlungsschrift festgehaltenen Beschreibung und den der Verhandlung zugrundeliegenden Unterlagen zu erfolgen. Sofern sich jedoch aus den Vorschreibungen gemäß Punkt 2. Abänderungen des Projektes ergeben, sind diese vorzunehmen.
2. Die im Zuge der Verhandlung gemachten Vorschreibungen (Abschnitt B) der Verhandlungsschrift sind einzuhalten.

Rechtsgrundlage:

§ 79 Abs. 2 LFG.

III.

Für die Erteilung dieser Bewilligung sind nachstehende Beträge zu entrichten:

Verwaltungsabgaben gemäß der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung 1983, BGBl.Nr. 24 in der geltenden Fassung:

| | | |
|--|----|---------|
| Tarifpost 393 lit.b Ziff.1 (neu) | öS | 3.000,— |
| Tarifpost 7 | öS | 270,— |

| | | |
|--|----|-------|
| Kommissionsgebühren gemäß der NÖ Landes-Kommissionsgebührenverordnung, LGBl.Nr. 3860/1-2 | öS | 780,— |
|--|----|-------|

Insgesamt somit öS 4.05.0,— (294,32 EURO)

Rechtsgrundlage:
§§ 77 und 78 AVG 1991

Die Verwaltungsabgaben und Kommissionsgebühren sind binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides mittels des beigeschlossenen Zahlscheines an das Amt der NÖ Landesregierung zu überweisen.

Der Barauslagenersatz für das Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie und die NÖ Landesstelle für Brandverhütung ist mittels des in der Verhandlung übergebenen Zahlscheines ebenfalls binnen zwei Wochen nach Ausfolgung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides direkt zu überweisen.

Begründung

Die beantragte Bewilligung war auf Grund des Ergebnisses der Verhandlung zu erteilen. Die Vorschreibung der Bedingungen und Auflagen war zur Gewährleistung eines zweckentsprechenden Betriebes bzw. zur Abwendung von Gefahren erforderlich.

Die Vorschreibung der Gebühren, Abgaben und Kostenersätze stützt sich auf die angeführten Gesetzesstellen.

Die Kommissionsgebühren gliedern sich wie folgt:
Verhandlung am 22.03.2001, 3 Amtsorte, je 2 halbe Stunden

Rechtsmittelbelehrung

Es besteht das Recht, gegen diesen Bescheid Berufung einzulegen.

Damit die Berufung inhaltlich bearbeitet werden kann, muß sie

- binnen zwei Wochen nach Zustellung schriftlich, telegrafisch, mit Telefax, im Wege automationsunterstützter Datenübertragung oder in jeder anderen technisch möglichen Weise beim Amt der NÖ Landesregierung eingebracht werden
- diesen Bescheid bezeichnen (geben Sie bitte das Bescheidkennzeichen an)
- einen Antrag auf Änderung oder Aufhebung des Bescheides sowie
- eine Begründung des Antrages enthalten.

Die Gebühr für die Berufung beträgt öS 180,- (EURO 13,08)

Hinweis: Mit Telefax, im Wege automationsunterstützter Datenübertragung oder in jeder anderen technisch möglichen Weise eingebrachte Anbringen, die außerhalb der Amtsstunden bei der Behörde einlagen, gelten mit Wiederbeginn der Amtsstunden als eingelangt.

Der Inhalt und die Verkündung dieses mündlichen Bescheides werden gemäß § 62 Abs. 2 AVG 1991 beurkundet.

Auf die Verlesung der laut diktierten Verhandlungsschrift wird von den Verhandlungsteilnehmern verzichtet.

Jene Verhandlungsteilnehmer, die die Verhandlungsschrift nicht am Schluss unterfertigt haben, haben sich nach Abgabe ihrer in der Verhandlungsschrift festgehaltenen Erklärung - sofern keine Erklärung festgehalten wurde, ohne Einwand - entfernt.

Die Verhandlungsteilnehmer bestätigen mit ihrer Unterschrift, dass sie jeweils für ihre Institution eine nicht korrigierte Kopie der Verhandlungsschrift ausgefolgt erhalten haben. Den Vertretern der Flughafen Wien AG wurden die vidierten Planparien B1 B2 und C1 C2 ausgefolgt.

Diese Ausfolgung der Verhandlungsschrift gilt als Zustellung des Bescheides.

Die Verhandlung wird um 15.15 Uhr geschlossen.

Verhandlungsdauer: 2 halbe Stunden

Gelesen, genehmigt:

[Handwritten signatures and names: Dr. Reiss, Wißner H., and others]

I/7-L-89/9-4

Betrifft

Flughafen Wien-Schwechat, Türsicherungssystem Pier West (Fluchttüren zum Vorfeld), Objekt 109,
Benutzungsbewilligung

Verhandlungsschrift

aufgenommen vom Amt der NÖ Landesregierung am 22.3. und 27.3.1996 am Flughafen Wien-Schwechat.

Beginn: 22.3.1996, 08.30 Uhr
27.3.1996, 09.00 Uhr

Amt der NÖ Landesregierung

28. MRZ. 1996

Gegenstand

Abt. VI - L-89/9-4
Besitzer: Di R. Sica pol

der Verhandlung ist das Ansuchen der Flughafen Wien Aktiengesellschaft um Erteilung der luftfahrtbehördlichen Benutzungsbewilligung für das Türsicherungssystem Pier West (Fluchttüren zum Vorfeld), Objekt 109, am Flughafen Wien-Schwechat.

Anwesend

| | |
|---|--|
| w. Hofrat Dr. Erich Rihs | als Verhandlungsleiter |
| Dipl.-Ing. Christian Marek Mag. Heinrich Knab | f.d. Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr |
| AR Herbert Lenk | als Verkehrs-Arbeitsinspektor |
| OBR Dipl.-Ing. Josef Millner | als Amtssachverständiger für Bauwesen |
| Bauinsp. Rat Ing. Ernst Scheithauer | als Amtssachverständiger für Elektro- technik, Fördertechnik und Maschinenbau |
| Dir. Techn.Rat Ing. Günter Perdich | f.d. NÖ Landesstelle für Brandverhütung |
| Major Albert Zeman Bez.Insp. Peter Kratky (22.3.1996) Oberst Alfred Rupf (27.3.1996) | f.d. Bundespolizeidirektion Schwechat |
| ORev. Robert Geschina (22.3.1996) ADir. Karl Vogel (27.3.1996) | f.d. Zollamt Flughafen Wien |
| Dipl.-Ing. Werner Hackenberg Ing. Gerald Kürzl Ing. Norbert Schlegel Walter Tuma Franz Spitzer (27.3.1996) Herbert Traub (27.3.1996) | f.d. Flughafen Wien Aktiengesellschaft |
| Ing. Albert Schwarzl Ing. Wolfgang Vonasek | Örtliche Bauaufsicht |

Amt der NÖ Landesregierung
1014

Dipl.-Ing. Kostas Fisoglou

f.d. Atelier P + F

Ing. Peter Haberfellner

f.d. Fa. Bosch Telekom

Karin Brandl

als Schriftführerin

A) Ortsaugenschein

Ein Ortsaugenschein wurde am 22.3.1996 durchgeführt.

Das Projekt wurde im wesentlichen plan- und beschreibungsgemäß ausgeführt. In Abänderung zum Projekt wurde die Aufstellung der Leitrechner im einem Kellerraum C 87 des Bauteiles C untergebracht. Eine Klimatisierung dieses Raumes ist für die nächsten Tage vorgesehen. Die Aufstellung der Bedien-, Anzeige- und Dokumentationsanlagen wurde in der Sicherheitszentrale plangemäß ausgeführt.

In den Stiegenhäuser 1 und 10 wurde im EG beim Ausgang auf das Vorfeld die Einrichtungen des Türsicherungssystems entfernt, da in den durch diese Stiegenhäuser erschlossenen Bereiche der Zwischenebene ausschließlich Personen mit Vorfeldeberechtigung bzw. Beamte der Bundespolizeidirektion Schwechat untergebracht sind.

Zu den Vorschriften des Errichtungsbewilligungsbescheides Zl. I/7-L-89/9-1 vom 13.12.1995 wird folgendes festgestellt:

1. erfüllt
2. nicht erfüllt
3. erfüllt, teilweise durch das Sicherheitsprotokoll 16669 und 16674 der Fa. Siemens AG vom 20.2. bzw. 8.3.1996 bzw. die Bestätigung der Fa. Bosch Telecom AG vom 26.3.1996.
4. erfüllt
5. erfüllt

B) Stellungnahme der Amtssachverständigen gemeinsam mit den Vertretern des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und der NÖ-Brandverhütungsstelle

Gegen die Erteilung der luftfahrtbehördlichen Benützungsbewilligung besteht kein Einwand.

Nachstehenden Vorschriften ist zu entsprechen:

1. Die im vorstehenden Befund als nicht oder teilweise erfüllt aufscheinenden Vorschriften sind zu erfüllen.
2. Bei der Türe zur Stiege 10 in der Abflugebene sowie die Türe in der Rollfeldebene der Stiege 12 ist eine Überwachungskamera sowie eine Gegensprechanlage mit Verbindung zur Sicherheitszentrale zu installieren und in das System analog der ausgeführten Einrichtungen einzubinden.
3. Bei Dauerfreigaben von Türen oder Türgruppen ist in der Sicherheitszentrale diese Dauerfreigabe einzeln für jede Türe zu quittieren und zu protokollieren.
4. Die Türe in der Zwischenebene zu den Garderoben (Achse 42/E-F) ist von der Zutrittsseite mit einem starren Türkopf auszustatten.

In Ergänzung des Bescheides I/7-L-89/9-2 vom 13.12.1995 wird seitens des VAI erklärt, daß nach heutiger Überprüfung in der Sicherheitszentrale die beantragte Ausnahmegewilligung erteilt wird, wenn für die Bediensteten eine detaillierte Dienstanweisung erstellt wird. Die Bediensteten sind nachweislich zu schulen. Über die Schulung sind Aufzeichnungen zu führen und zur Einsicht jederzeit bereitzuhalten. Für die Bediensteten ist längstens nach 3 Stunden Einsatz eine 20 minütige Pause vorzusehen.

C) Erklärungen

Stellungnahme der Vertreter der Bundespolizeidirektion Schwechat:

Es wird darauf hingewiesen, daß der Projektsänderung der Flughafen Wien AG (Wegfall der Türsteuereinrichtungen im Rollfeldgeschoß der Stiegen 1 und 10) nur unter der Voraussetzung zugestimmt wird, daß auch zukünftig in der Zwischenebene ausschließlich Personen mit Vorfeldberechtigung untergebracht sind.

Stellungnahme der Vertreter des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr:

Den durchgeführten Abänderungen kann seitens der Aufsichtsbehörde zugestimmt werden, wenn in den Räumlichkeiten der Zwischenebene nur Personal untergebracht wird, das sich berechtigterweise im gesicherten Bereich aufhalten darf. Jede Änderung der derzeitigen Raumwidmung bzw. Raumnutzung ist den Luftfahrtbehörden unverzüglich zu melden.

Sämtliche Verhandlungsteilnehmer nehmen das Verhandlungsergebnis zustimmend zur Kenntnis.

D) Der Verhandlungsleiter verkündet somit den nachfolgenden

B e s c h e i d
S p r u c h

Namens des Landeshauptmannes von Niederösterreich wird wie folgt entschieden:

I.

Der Flughafen Wien Aktiengesellschaft wird die

luftfahrtbehördliche Benützungsbewilligung

für das Türsicherungssystem Pier West (Fluchttüren zum Vorfeld), Objekt 109, am Flughafen Wien-Schwechat

unter der Bedingung erteilt, daß die noch offenen Vorschriften dieser Verhandlungsschrift bis spätestens **1.6.1996** erfüllt werden sowie den Forderungen vor Betriebsaufnahme entsprochen wird. Die Errichtungsbewilligung erfolgte mit Bescheid des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 13.12.1995, Zl. I/7-L-89/9-1.

Rechtsgrundlage:

§ 78 Abs. 1 und 3 des Luftfahrtgesetzes (LFG), BGBl.Nr. 253/1957.

II.

Den anlässlich der Errichtungsbewilligung festgelegten Betriebsvorschriften sowie den in der Verhandlung (Abschnitt B) der Verhandlungsschrift) gemachten Vorschriften ist zu entsprechen und ist die Luftfahrtbehörde jeweils von der Erfüllung der terminisierten Vorschriften - gegebenenfalls unter Anschluß der geforderten Unterlagen - in Kenntnis zu setzen.

Rechtsgrundlage:

§ 79 Abs. 2 LFG.

III.

Für die Erteilung dieser Bewilligung sind nachstehende Beträge zu entrichten:

Verwaltungsabgaben gemäß der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung 1983, BGBl.Nr. 24 in der geltenden Fassung:

Tarifpost 393 lit.b Ziff.3 (neu) öS 1.000,--

Kommissionsgebühren gemäß der NÖ Landes-Kommissionsgebührenverordnung, LGBl.Nr. 3860/1-2 öS 2.080,--

Rechtsgrundlage:

§§ 77 und 78 AVG 1950

Die Verwaltungsabgaben und Kommissionsgebühren sind binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides mittels des beigeschlossenen Zahlscheines an das Amt der NÖ Landesregierung zu überweisen.

Der Barauslagenersatz für das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr und die NÖ Landesstelle für Brandverhütung ist mittels des in der Verhandlung den Vertretern der Flughafen Wien Aktiengesellschaft übergebenen Zahlscheines ebenfalls binnen zwei Wochen nach Ausfolgung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides direkt zu überweisen.

Begründung

Die beantragte Bewilligung war auf Grund des Ergebnisses der Verhandlung zu erteilen. Die Vorschreibung der Bedingungen und Auflagen war zur Gewährleistung eines zweckentsprechenden Betriebes bzw. zur Abwendung von Gefahren erforderlich.

Die Vorschreibung der Gebühren, Abgaben und Kostenersätze stützt sich auf die angeführten Gesetzesstellen.

Die Kommissionsgebühren gliedern sich wie folgt:

Verhandlung am 22.3.1996

3 Amtsorgane, je 4 halbe Stunden

Verhandlung am 27.3.1996

2 Amtsorgane, je 2 halbe Stunden

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann von den Parteien des Verfahrens Berufung eingebracht werden.

Damit die Berufung inhaltlich bearbeitet werden kann, muß sie

- binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides schriftlich, telegrafisch, fernschriftlich oder mittels Telekopie beim Amt der NÖ Landesregierung eingebracht werden
- diesen Bescheid bezeichnen (bitte das Bescheidkennzeichen angeben!)
- einen Antrag auf Änderung oder Aufhebung des Bescheides sowie
- eine Begründung des Antrages enthalten.

Die Stempelmarkengebühr (Bundesstempelmarken) beträgt für die Berufung öS 120,-.

Der Inhalt und die Verkündung dieses mündlichen Bescheides werden gemäß § 62 Abs. 2 AVG 1950 beurkundet.

Auf die Verlesung der laut diktierten Verhandlungsschrift wird von den Verhandlungsteilnehmern verzichtet.

Jene Verhandlungsteilnehmer, die die Verhandlungsschrift nicht am Schluß unterfertigt haben, haben sich nach Abgabe ihrer in der Verhandlungsschrift festgehaltenen Erklärung - sofern keine Erklärung festgehalten wurde, ohne Einwand - entfernt.

Die Verhandlungsteilnehmer bestätigen mit ihrer Unterschrift, daß sie jeweils für ihre Institution eine nicht korrigierte Kopie der Verhandlungsschrift ausgefolgt erhalten haben.

Diese Ausfolgung der Verhandlungsschrift gilt als Zustellung des Bescheides.

Die Verhandlung wird um 10.00 Uhr geschlossen.

Verhandlungsdauer: 22.3.1996, 08.30 - 10.30 Uhr

27.3.1996, 09.00 - 10.00 Uhr

Gelesen, genehmigt:

The block contains several handwritten signatures in black ink. The signatures are written in a cursive style. Some of the names are partially legible, such as 'Haderberg' and 'Kraus'. There are also some initials and dates, including '1996'.

I/7-L-89/9-1

Betrifft
Flughafen Wien-Schwechat, Türsicherungssystem Pier West (Fluchttüren zum Vorfeld), Objekt 109, Errichtungsbewilligung

Verhandlungsschrift


aufgenommen vom Amt der NÖ Landesregierung am 13.12.1995 am Flughafen Wien-Schwechat.

Beginn: 09.30 Uhr

Amt der NÖ Landesregierung

14. DEZ 1995

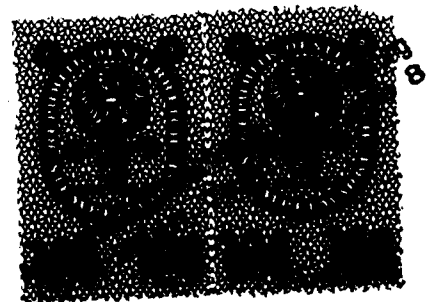
Gegenstand

Abt. 17 L-89/9-1 Beauftragter
 Bearbeiter Dr. Ri. Stempel 

der Verhandlung ist das Ansuchen der Flughafen Wien Aktiengesellschaft um Erteilung der luftfahrtbehördlichen Errichtungsbewilligung für das Türsicherungssystem Pier West (Fluchttüren zum Vorfeld), Objekt 109, am Flughafen Wien-Schwechat.

Anwesend

| | |
|---|--|
| ORegR Dr. Erich Rihs | als Verhandlungsleiter |
| Dipl.-Ing. Christian Marek | f.d. Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr |
| AR Herbert Lenk | f.d. Verkehrs-Arbeitsinspektorat |
| OBR Dipl.-Ing. Josef Millner | als Amtssachverständiger f.d. Bauwesen |
| Bauinsp.Rat Ing. Ernst Scheithauer | als Amtssachverständiger für Maschinenbau, Elektrotechnik und Fördertechnik |
| Dir. Techn.Rat Ing. Günter Perdich | f.d. NÖ-Landesstelle für Brandverhütung |
| Abt.Insp. Horst Eichberger Bez.Insp. Peter Kratky | f.d. Bundespolizeidirektion Schwechat |
| ORev. Robert Geschina | f.d. Zollamt Flughafen Wien |
| Dipl.-Ing. Werner Hackenberg Ing. Norbert Schlegel Friedrich Vonasek Franz Spitzer | f.d. Flughafen Wien AG |
| Karin Brandl | als Schriftführerin |



A) Sachverhalt

Im Pier West befindet sich eine ausreichende Anzahl von Fluchtwegen, die alle auf das Vorfeld führen. Aus diesem Grund ist es notwendig, entsprechende Vorkehrungen zu treffen, die sowohl der Fluchtwegsituation als auch den speziellen luftfahrtbehördlichen und sicherheitspolizeilichen Gesichtspunkten Rechnung tragen.

Aus diesem Grund werden neben der Installierung eines Türsicherungssystems zusätzlich 4 Kameras in der Ebene +1 und in der Zwischenebene weitere 2 Kameras installiert, die eine Überwachung der Passagierbewegungsflächen ermöglichen und Hilfestellung dem Personal der Sicherheitszentrale für eine Situationsbeurteilung geben. Zusätzlich ist bei jedem Gateabfertigungspult eine Gegensprechanlage (GSA) mit Direktverbindung zur Sicherheitszentrale vorgesehen. Diese Sicherheitszentrale befindet sich im EG des Objektes 100.

Hinsichtlich des Türsicherungssystems Pier West sind prinzipiell vier Arten von Türsicherungen zu unterscheiden:

1. Sicherung von Türen in Fluchtstiegenhäuser (Stiegenhaus 2: Türen 36 und 40, Stiegenhaus 4: Türen 37 und 41).
2. Sicherung von Türen in Betriebsstiegenhäuser (Stiegenhaus 1: Türen 35 und 54, Stiege 1a: Tür 61, Stiegenhaus 10: Türen 38 und 55, Stiegenhaus 12: Türen 39 und 56).
3. Sicherung von Türen von Gates und Ankunftsgängen.
4. Abfertigung von Schengenpassagieren

ad 1. In der Ebene +1 (Abfertigungsebene) verfügen die Fluchttüren über einen Panikverschluß und eine Öffnungsüberwachung. Bei Öffnen der Türe erfolgt eine Kameraaufschaltung im Bereich der Sicherheitstüren (40 und 41), die im Zwischengeschoß eingebaut sind sowie ein Alarm mit Anzeige eines Planes am ASYS Arbeitsplatz der Sicherheitszentrale. Bei Bedarf wird die jeweilige Türe von der Sicherheitszentrale geöffnet und eine Fluchtmöglichkeit ist gewährleistet.

Die beiden Stiegenhäuser 2 und 4 können vom Zwischengeschoß in die Ebene +1 nicht benutzt werden, da die Sicherheitstüre nur in Fluchtrichtung und nur von der Sicherheitszentrale geöffnet werden kann.

- ad 2. Die Stiegenhäuser dienen auch zur internen Erschließung der einzelnen Gebäudeebenen. Die Türen (35, 38, 39, 54, 55 und 56) können nur von hierfür berechtigten Personen mittels Ausweis geöffnet werden.

Bleiben die Türen länger als 10 Sekunden offen, wird ein Alarm in der Sicherheitszentrale ausgelöst.

Im Falle einer Panik werden die Türen dieser Stiegenhäuser in der Ebene +1 sowie alle nachfolgenden, im Fluchtweg liegenden Türen von der Sicherheitszentrale geöffnet.

- ad 3. Hinsichtlich dieser Bereiche sind zwei Betriebszustände zu unterscheiden.
- a) Vor dem Boarding sind alle Gatetüren (1, 4, 5, 8, 9, 13, 15, 18, 19, 22, 24, 26) verschlossen. Das Gate kann nur über die Sicherheitskontrolle verlassen werden. Im Notfall informiert die Sicherheitskontrolle über Gegensprechanlage die Sicherheitszentrale. Die Türen (42-53) der jeweiligen Gatestiegenhäuser sowie die Boarding-Türen aus dem jeweiligen Gate in den Ankunftsang sowie die Türen zum Ankunftsang (2, 3, 6, 7, 11, 12, 16, 17, 20, 21, 25, 27) werden geöffnet. Ein schnelles Entleeren des Gates ist gewährleistet.
- b) Während des Boardings ist die Türe aus dem Gate in den Ankunftsang geöffnet. Die Türe im Ankunftsang zum Zentralbereich ist geschlossen und wird mit Haltemagneten gehalten. Im Alarmfall wird diese Türe bzw. der gesamten Bereich auf Anforderung durch das Abfertigungspersonal von der Sicherheitszentrale freigeschaltet. Im Bereich der Pulte, die während des Einsteigevorganges von Mitarbeitern der Fluglinien besetzt sind, sind GSA mit direkten Verbindungen zur Sicherheitszentrale.

- ad 4. Der Pier West wird zukünftig als Schengen-Pier verwendet. Um jedoch Passagieren aus Drittstaaten abfertigen zu können (OS-Rotation) werden die Passagiere über die Gates C 55 - C 61 geführt.

Folgende Türen werden vom Zutrittskontrollsystem aus gesteuert:

Die Türe 57 muß geschlossen und verriegelt sein, um die Türe 58 öffnen zu können. Wenn die Türe 58 geöffnet ist, werden folgende Türen automatisch vom Zutrittskontrollsystem freigegeben: 21, 23 und 51.

Folgende Türen sind dabei verriegelt: 22, 24 und 25.

Die Türe 59 muß geschlossen und verriegelt sein, um die Türe 60 öffnen zu können. Wenn die Türe 60 geöffnet ist, werden folgende Türen automatisch vom Zutrittskontrollsystem freigegeben: 12, 14, 16, 17 und 49.

Folgende Türen sind dabei verriegelt: 10, 11, 13, 15 und 18.

Alle Türen werden mit berührungslosen Ausweisleser und Haltemagneten mit einer Batteriepufferung von 3 Stunden ausgerüstet. Bei Paniksituationen im Pier West werden die unter Punkt 1 und 2 beschriebenen Türöffnungen durchgeführt. Bei Unterbrechung der Datenleitungen werden die Türen über ein Notprogramm in den Türsteuerzentralen automatisch entriegelt. Es erfolgt eine Meldung in der Sicherheitszentrale. Sämtliche Datenleitungen werden unter Putz oder in Alukanälen auf der dem Passagier abgewandten (sicheren) Seite verlegt.

Die Türen 28 bis 34 werden mit Bewegungsmeldern ohne Haltemagnet und einem berührungslosen Ausweisleser in der Kuppelhalle ausgestattet, um dem Personal den Zutritt über den Ankunftsgang zu den Fluggastbrücken zu ermöglichen.

B) Stellungnahme der Amtssachverständigen gemeinsam mit den Vertretern des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und der NÖ-Brandverhütungsstelle

Gegen die Erteilung der luftfahrtbehördlichen Errichtungsbewilligung besteht kein Einwand.

Nachstehenden Vorschreibungen ist zu entsprechen:

1. Über die zur Verwendung gelangenden Haltemagnete sind die entsprechenden Detailunterlagen bis spätestens zur Benützungsbewilligungsverhandlung der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
2. Bis spätestens zur Benützungsbewilligungsverhandlung sind entsprechende Betriebsanleitungen und Verhaltensmaßnahmen zu erstellen und für die Luftfahrtbehörde zur Einsichtnahme bereitzuhalten.
3. Über die ordnungsgemäße Ausführung der Elektroinstallationen und der elektrischen Betriebsmittel ist ein Sicherheitsprotokoll oder ein Überprüfungsbefund bis spätestens zur Benützungsbewilligungsverhandlung der Luftfahrtbehörde vorzulegen. In diesem Attest muß ersichtlich sein, daß die Leitungsführung zu den Haltemagneten so ausgeführt wurde, daß sie für Unbefugte nicht zugänglich ist und daß die unterbrechungslose Stromversorgung mindestens 3 Stunden einen ordnungsgemäßen Betrieb gewährleistet und zusätzlich am Notstromnetz des Flughafens angeschlossen ist.
4. Der Weiterbetrieb der Fernsehüberwachung muß auch bei Ausfall des Türsicherungssystems gewährleistet sein.
5. An den Türen 36 und 37 ist die Aufschrift „Alarngesichert“ anzubringen.

C) Erklärungen

Stellungnahme des Vertreters des Zollamtes Flughafen Wien:

Das gegenständliche Projekt wurde vorbesprochen. Gegenüber dem Stand bei der Vorbesprechung hat sich keine Änderung ergeben, so daß ich dem Projekt zustimmen kann.

Der Vertreter des Zollamtes Flughafen Wien entfernte sich nach Abgabe dieser Erklärung.

Stellungnahme des Vertreters des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr:

Das gegenständliche Projekt "Türsicherung Pier West" ist als Teil des gesamten Sicherheitskonzeptes, welches Zutrittsregelungen sensibler Bereiche (Vorfeld, Transit,...) auf dem Flughafen Wien betrifft, anzusehen. Über das Gesamtsystem sind den Luftfahrtbehörden entsprechende Unterlagen vorzulegen.

Für den gegenständlichen Bereich bestehen gegen die Erteilung der Errichtungsbewilligung keine Einwände, wenn die auf das Vorfeld führenden Türen der festen Teile der Fluggastbrücken ständig verschlossen gehalten werden und für Airline-Mitarbeiter oder Flughafen-Bedienstete entsprechende Regelungen im Sicherheitskonzept vorgesehen werden.

Zur Möglichkeit des Zutritts von Personen oder das Einbringen von Gegenständen in die Luftfahrzeuge unter Umgehung der Sicherheitskontrollen während des Aussteigevorganges ist anzumerken, daß die Verantwortung für unbefugtes Betreten des Luftfahrzeuges oder für das Einbringen von Gegenständen in das Luftfahrzeug zum überwiegenden Teil bei den Luftbeförderungsunternehmen liegt. Auf diesen Sachverhalt ist in den derzeit in Überarbeitung befindlichen Benützungsbedingungen des Flughafens Wien hinzuweisen.

Sämtliche übrigen Verhandlungsteilnehmer nehmen das Verhandlungsergebnis zustimmend zur Kenntnis.

D) Der Verhandlungsleiter verkündet somit den nachfolgenden

B e s c h e i d
S p r u c h

Namens des Landeshauptmannes von Niederösterreich wird wie folgt entschieden:

I.

Der Flughafen Wien Aktiengesellschaft wird die

luftfahrtbehördliche Errichtungsbewilligung

für das Türsicherungssystem Pier West (Fluchttüren zum Vorfeld), Objekt 109, am Flughafen Wien-Schwechat

erteilt.

Rechtsgrundlage:

§ 78 Abs. 1 und 3 des Luftfahrtgesetzes (LFG), BGBl.Nr. 253/1957.

II.

Diese Bewilligung wird unter den nachstehenden Voraussetzungen erteilt:

1. Die Ausführung hat entsprechend der in der Verhandlungsschrift festgehaltenen Beschreibung und den der Verhandlung zugrundeliegenden Unterlagen zu erfolgen. Sofern sich jedoch aus den Vorschreibungen gemäß Punkt 2. Abänderungen des Projektes ergeben, sind diese vorzunehmen.
2. Die im Zuge der Verhandlung gemachten Vorschreibungen (Abschnitt B) der Verhandlungsschrift sind einzuhalten.

Rechtsgrundlage:

§ 79 Abs. 2 LFG.

III.

Für die Erteilung dieser Bewilligung sind nachstehende Beträge zu entrichten:

Verwaltungsabgaben gemäß der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung 1983, BGBl.Nr. 24 in der geltenden Fassung:

| | | |
|--|----|---------|
| Tarifpost 393 lit.b Ziff.1 (neu) | öS | 2.000,- |
| Tarifpost 7 | öS | 240,- |

| | | |
|---|----|----------|
| Kommissionsgebühren gemäß der NÖ Landes-Kommissionsgebührenverordnung, LGBl.Nr. 3860/1-2 | öS | 2.730,-- |
| Barauslagenersatz für Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, Verkehrs-Arbeitsinspektorat | öS | 1.470,-- |
| die NÖ Landesstelle für Brandverhütung | öS | 1.932,-- |

Rechtsgrundlage:

§§ 76, 77 und 78 AVG 1950

Die Verwaltungsabgaben und Kommissionsgebühren sind binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides mittels des beigeschlossenen Zahlscheines an das Amt der NÖ Landesregierung zu überweisen.

Der Barauslagenersatz für das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr und die NÖ Landesstelle für Brandverhütung ist mittels des in der Verhandlung übergebenen Zahlscheines ebenfalls binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides direkt zu überweisen.

Begründung

Die beantragte Bewilligung war auf Grund des Ergebnisses der Verhandlung zu erteilen. Die Vorschreibung der Bedingungen und Auflagen war zur Gewährleistung eines zweckentsprechenden Betriebes bzw. zur Abwendung von Gefahren erforderlich.

Die Vorschreibung der Gebühren, Abgaben und Kostenersätze stützt sich auf die angeführten Gesetzesstellen.

Die Kommissionsgebühren gliedern sich wie folgt:

Verhandlung am 13.12.1995

3 Amtsorgane, je 7 halbe Stunden

Rechtsmittelbelehrung

Sie haben das Recht, gegen diesen Bescheid Berufung einzulegen.

Damit die Berufung inhaltlich bearbeitet werden kann, muß sie

- binnen zwei Wochen nach Zustellung schriftlich, telegrafisch, mit Telefax oder fernschriftlich beim Amt der NÖ Landesregierung eingebracht werden

- diesen Bescheid bezeichnen (Geben Sie bitte das Bescheidkennzeichen an)
- einen Antrag auf Änderung oder Aufhebung des Bescheides sowie
- eine Begründung des Antrages enthalten.

Die Stempelmarkengebühr (Bundesstempelmarken) beträgt für die Berufung öS 120,--.

Der Inhalt und die Verkündung dieses mündlichen Bescheides werden gemäß § 62 Abs. 2 AVG 1950 beurkundet.

Auf die Verlesung der laut diktieren Verhandlungsschrift wird von den Verhandlungsteilnehmern verzichtet.

Jene Verhandlungsteilnehmer, die die Verhandlungsschrift nicht am Schluß unterfertigt haben, haben sich nach Abgabe ihrer in der Verhandlungsschrift festgehaltenen Erklärung - sofern keine Erklärung festgehalten wurde, ohne Einwand - entfernt.

Die Verhandlungsteilnehmer bestätigen mit ihrer Unterschrift, daß sie jeweils für ihre Institution eine nicht korrigierte Fotokopie der Verhandlungsschrift ausgefolgt erhalten haben. Den Vertretern der Flughafen Wien AG wurden die vidierten Planparien B1 - B4 ausgefolgt.

Diese Ausfolgung der Verhandlungsschrift gilt als Zustellung des Bescheides.

Die Verhandlung wird um 13.00 Uhr geschlossen.

Verhandlungsdauer: 7 halbe Stunden

Gelesen, genehmigt:

Dr. Pörs
Gillmann
Müller
Pöschle

Gelesen, genehmigt:
C. Leber
H. H. H.
H. H. H.
H. H. H.
H. H. H.

I/7-L-89/10-3

Betrifft

Flughafen Wien-Schwechat, Gastrobereiche A und B im Pier West, Objekt 109,
Benutzungsbewilligung

Verhandlungsschrift

aufgenommen vom Amt der NÖ Landesregierung am 21.3. und 27.3.1996 am Flughafen Wien-Schwechat.

Beginn: 21.3.1996, 09.00 Uhr
27.3.1996, 10.30 Uhr

Amt der NÖ Landesregierung

28.03.1996

AM L-89/10-3
Beauftragter Stempel

Gegenstand

Dr. Ri

der Verhandlung ist das Ansuchen der Flughafen Wien Aktiengesellschaft um Erteilung der luftfahrtbehördlichen Benutzungsbewilligung für die Gastrobereiche A und B im Pier West, Objekt 109, am Flughafen Wien-Schwechat.

Anwesend

| | |
|--|--|
| Dr. Gabriela Roth (21.3.1996) w.HR Dr. Erich Rihs (27.3.1996) | als Verhandlungsleiterin als Verhandlungsleiter |
| Dipl.-Ing. Christian Marek Mag. Heinrich Knab (27.3.1996) | f.d. Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr |
| AR Herbert Lenk | f.d. Verkehrs-Arbeitsinspektorat |
| Ing. Hans Zimmer (21.3.1996) | f.d. Arbeitsinspektorat für den 5. Aufsichtsbezirk |
| OBR Dipl.-Ing. Josef Millner | als Amtssachverständiger f.d. Bauwesen |
| Bauinsp.Rat Ing. Ernst Scheithauer | als Amtssachverständiger für Maschinenbau, Elektrotechnik und Fördertechnik |
| San.Rat Dr. Susanne Radvanyi-Pfleger (21.3.1996) | als Amtssachverständige für Hygiene |
| Dir. Tech. Rat Ing. Günter Perdich | f.d. NÖ-Landesstelle für Brandverhütung |
| Major Peter Bencza (21.3.1996) Major Albert Zeman (27.3.1996) | f.d. Bundespolizeidirektion Schwechat |
| Dipl.-Ing. Werner Hackenberg Ing. Gerald Kürzl Werner Zapotocny (21.3.1996) Walter Tuma (27.3.1996) | f.d. Flughafen Wien AG |



Amt der NÖ
Landesregierung
014 Wi

| | |
|--|----------------------|
| Bmstr. Ing. Albert Schwarzl Ing. Robert Bayer (21.3.1996) | Örtliche Bauaufsicht |
| Ing. Josef Derkits | f.d. FEG |
| Dipl.-Ing. Kostas Fisoglou | f.d. Atelier P + F |
| Karin Brandl | als Schriftführerin |

A) Ortsaugenschein

Ein Ortsaugenschein wurde durchgeführt. Die baulich relevanten Anlagen wurden im wesentlichen plan- und beschreibungsgemäß ausgeführt.

Gastrobereich A (Fa. Wigast)

Im Zuge des Lokalaugenscheines wurden 6 Prüfbücher für die Kälteanlagen vorgelegt. In diesen Prüfbüchern sind die Bescheinigungen über die Druckproben und die Probe vor Inbetriebnahme sowie die Bescheinigung gemäß § 17 Kälteanlagenverordnung eingetragen.

Gastrobereich B (Fa. Albert Grill)

Die Barhocker sind noch nicht, wie im Errichtungsbewilligungsbescheid beschrieben, mit dem Boden fest verbunden, so daß der Verkehrsweg mit 1,2 m derzeit nicht feststellbar ist.

Am 27.3.1996 wurde festgestellt, daß die Barhocker mit dem Untergrund fest verbunden waren.

Zu den Vorschriften des Errichtungsbewilligungsbescheides Zl. I/7-L-89/10-1 vom 29.1.1996 wird folgendes festgestellt:

Gastrobereich A (Fa. Wigast - Cafe Wien)

1. erfüllt
2. erfüllt, vorgelegt wurde ein Prüfbericht des ÖKI vom 18.8.1992. Dabei werden für den Bodenbelag „Palace Axminster 928“ die Eigenschaften schwerbrennbar, schwachqualmend bestätigt. Eine entsprechende Verlegebestätigung der Fa. Otto Mayer, Mödling, vom 27.3.1996 über die Verlegung des Bodenbelages „Palace Axminster 928“ liegt vor.
3. erfüllt, ein Überprüfungsbefund Nr. 2100 der Fa. ABB Installationen GmbH Wien vom 19.3.1996 wurde eingesehen, in Ordnung befunden und rückgegeben.
4. gegenstandslos

5. gegenstandslos, laut Auskunft sind keine statisch tragenden Bauteile betroffen.
6. erfüllt und BV
7. erfüllt und BV
8. nicht erfüllt, die Abluftleitung wurde nicht brandbeständig ausgeführt sondern es wurden bei ihrem Durchtritt durch Brandabschnitte Brandschutzklappen eingebaut. Bescheinigungen hinsichtlich der Brandschutzklappen wurden im Zuge der Benützungsbewilligungsverhandlung für Heizungs-, Lüftungs- und Klimaanalgen Pier West bereits vorgelegt.
9. nicht erfüllt, auf die Möglichkeit einer Ausnahmegenehmigung (im Zuge des Gewerbe-verfahrens) wird hingewiesen
10. gegenstandslos
11. erfüllt, die Türe wurde aushebbar eingerichtet

Gastrobereich B (Fa. Albert Grill - Brahms und Lißt)

1. erfüllt
2. sinngemäß erfüllt, es wurden keine Teppichböden verlegt.
3. erfüllt, ein Überprüfungsbefund Nr. 18634 der Fa. Chmelar Wolfgang GmbH, Guntramsdorf, vom 21.3.1996 wurde eingesehen, in Ordnung befunden und rückgegeben.
4. erfüllt, 2 Prüfbücher mit eingetragenem Abnahmebefund vom 20.3.1996 des Ziv.Ing. Dipl.-Ing. Hörschläger, der keine Mängel an der Anlage ausweist, liegt vor.
5. gegenstandslos, laut Auskunft sind keine statisch tragenden Bauteile betroffen.
6. erfüllt und BV
7. erfüllt und BV
8. nicht erfüllt, die Abluftleitung wurde nicht brandbeständig ausgeführt sondern es wurden bei ihrem Durchtritt durch Brandabschnitte Brandschutzklappen eingebaut. Bescheinigungen hinsichtlich der Brandschutzklappen wurden im Zuge der Benützungsbewilligungsverhandlung für Heizungs-, Lüftungs- und Klimaanalgen Pier West bereits vorgelegt.
9. gegenstandslos
10. erfüllt
11. gegenstandslos

B) Stellungnahme der Amtssachverständigen gemeinsam mit den Vertretern des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und der NÖ-Brandverhütungsstelle

Gegen die Erteilung der luftfahrtbehördlichen Benützungsbewilligung besteht kein Einwand.

Nachstehenden Vorschriften ist zu entsprechen:

Gastrobereich A (Fa. Wigast - Cafe Wien)

1. Die im vorstehenden Befund als nicht oder teilweise erfüllt aufscheinenden Vorschriften ausgenommen Pkt. 8. der Errichtungsbewilligung (siehe im folgenden Pkt. 2.) sind zu erfüllen.
2. In den Lüftungsleitungen sind entsprechende Wartungs- und Reinigungsöffnungen herzustellen (insbesondere im Bereich der Brandschutzklappen). Über eine ausreichende Reinigung und Kontrolle der Funktion der Brandschutzklappen sind Aufzeichnungen zu führen. Diese Kontrollen sind mind. halbjährlich durchzuführen.
3. Beim Wasserauslaß neben dem Elektroherd in der Vorbereitung sind Maßnahmen (z.B. Auffangwannen, Einschränkung des Schwenkbereiches) zu treffen, daß ausfließendes Wasser nicht direkt auf den Herd gelangen kann.
4. Die Türe zur Lüftungszentrale ist selbst ins Schloß fallend auszuführen.

Gastrobereich B (Fa. Albert Grill - Brahms und Lißt)

5. Die im vorstehenden Befund als nicht oder teilweise erfüllt aufscheinenden Vorschriften ausgenommen Pkt. 8. der Errichtungsbewilligung (siehe im folgenden Pkt. 6.) sind zu erfüllen.
6. In den Lüftungsleitungen sind entsprechende Wartungs- und Reinigungsöffnungen herzustellen (insbesondere im Bereich der Brandschutzklappen). Über eine ausreichende Reinigung und Kontrolle der Funktion der Brandschutzklappen sind Aufzeichnungen zu führen. Diese Kontrollen sind mind. halbjährlich durchzuführen.
7. Der Ausgang von der Küche zum Passagiergang ist als Notausgang im Sinne § 23 AAV einzurichten.
8. Im Lager Vorfeldebene ist die Fluchtwegrichtung direkt auf das Vorfeld abzuändern.

Für beide Gastrobereiche ist Termin für alle Vorschriften vor Inbetriebnahme.

C) Erklärungen

Sämtliche Verhandlungsteilnehmer nehmen das Verhandlungsergebnis zustimmend zur Kenntnis.

D) Der Verhandlungsleiter verkündet somit den nachfolgenden

B e s c h e i d
S p r u c h

Namens des Landeshauptmannes von Niederösterreich wird wie folgt entschieden:

I.

Der Flughafen Wien Aktiengesellschaft wird die

luftfahrtbehördliche Benützungsbewilligung

für die Gastbereiche A und B im Pier West, Objekt 109, am Flughafen Wien-Schwechat

unter der Bedingung erteilt, daß die noch offenen Vorschriften dieser Verhandlungsschrift bis spätestens **1.9.1996** erfüllt werden. Die Errichtungsbewilligung erfolgte mit Bescheid des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 29.1.1996, Zl. I/7-L-89/10-1.

Rechtsgrundlage:

§ 78 Abs. 1 und 3 des Luftfahrtgesetzes (LFG), BGBl.Nr. 253/1957.

II.

Den anlässlich der Errichtungsbewilligung festgelegten Betriebsvorschriften sowie den in der Verhandlung (Abschnitt B) der Verhandlungsschrift) gemachten Vorschriften ist zu entsprechen und ist die Luftfahrtbehörde jeweils von der Erfüllung der terminisierten Vorschriften - gegebenenfalls unter Anschluß der geforderten Unterlagen - in Kenntnis zu setzen.

Rechtsgrundlage:

§ 79 Abs. 2 LFG.

III.

Für die Erteilung dieser Bewilligung sind nachstehende Beträge zu entrichten:

Verwaltungsabgaben gemäß der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung 1983, BGBl.Nr. 24 in der geltenden Fassung:

| | | |
|--|----|----------|
| Tarifpost 393 lit.b Ziff.3 (neu) | öS | 1.000,-- |
| Kommissionsgebühren gemäß der NÖ Landes-Kommissionsgebührenverordnung, LGBl.Nr. 3860/1-2 | öS | 3.120,-- |

Rechtsgrundlage:

§§ 77 und 78 AVG 1950

Die Verwaltungsabgaben und Kommissionsgebühren sind binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides mittels des beigeschlossenen Zahlscheines an das Amt der NÖ Landesregierung zu überweisen.

Der Barauslagenersatz für das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr und die NÖ Landesstelle für Brandverhütung ist mittels des in der Verhandlung den Vertretern der Flughafen Wien Aktiengesellschaft übergebenen Zahlscheines ebenfalls binnen zwei Wochen nach Ausfertigung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides direkt zu überweisen.

Begründung

Die beantragte Bewilligung war auf Grund des Ergebnisses der Verhandlung zu erteilen. Die Vorschreibung der Bedingungen und Auflagen war zur Gewährleistung eines zweckentsprechenden Betriebes bzw. zur Abwendung von Gefahren erforderlich.

Die Vorschreibung der Gebühren, Abgaben und Kostenersätze stützt sich auf die angeführten Gesetzesstellen.

Die Kommissionsgebühren gliedern sich wie folgt:

Verhandlung am 21.3.1996

3 Amtorgane, je 7 halbe Stunden

Verhandlung am 27.3.1996

3 Amtorgane, je 1 halbe Stunde

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann von den Parteien des Verfahrens Berufung eingebracht werden.

Damit die Berufung inhaltlich bearbeitet werden kann, muß sie

- binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides schriftlich, telegrafisch, fernschriftlich oder mittels Telekopie beim Amt der NÖ Landesregierung eingebracht werden

- diesen Bescheid bezeichnen (bitte das Bescheidkennzeichen angeben!)
- einen Antrag auf Änderung oder Aufhebung des Bescheides sowie
- eine Begründung des Antrages enthalten.

Die Stempelmarkengebühr (Bundesstempelmarken) beträgt für die Berufung öS 120,--.

Der Inhalt und die Verkündung dieses mündlichen Bescheides werden gemäß § 62 Abs. 2 AVG 1950 beurkundet.

Auf die Verlesung der laut diktieren Verhandlungsschrift wird von den Verhandlungsteilnehmern verzichtet.

Jene Verhandlungsteilnehmer, die die Verhandlungsschrift nicht am Schluß unterfertigt haben, haben sich nach Abgabe ihrer in der Verhandlungsschrift festgehaltenen Erklärung - sofern keine Erklärung festgehalten wurde, ohne Einwand - entfernt.

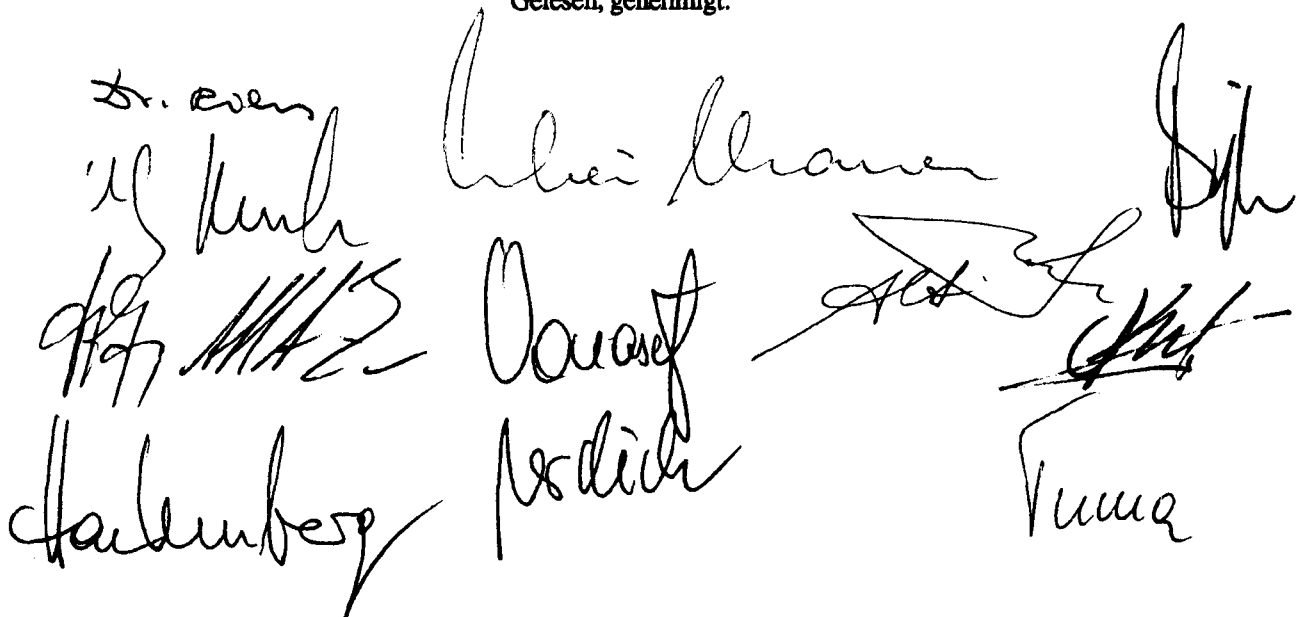
Die Verhandlungsteilnehmer bestätigen mit ihrer Unterschrift, daß sie jeweils für ihre Institution eine nicht korrigierte Kopie der Verhandlungsschrift ausgefolgt erhalten haben.

Diese Ausfolgung der Verhandlungsschrift gilt als Zustellung des Bescheides.

Die Verhandlung wird um 11.00 Uhr geschlossen.

Verhandlungsdauer: 21.3.1996, 09.00 - 12.30 Uhr
 27.3.1996, 10.30 - 11.00 Uhr

Gelesen, genehmigt:


 A collection of handwritten signatures in black ink. The signatures are arranged in two columns. The left column contains signatures that appear to be 'Dr. even', 'H. Kunk', 'H. M. S.', and 'Haldenberg'. The right column contains signatures that appear to be 'W. Braun', 'D. ...', and 'V. ...'. The signatures are written in a cursive, somewhat stylized script.

I/7-L-89/10-1

Betrifft
 Flughafen Wien-Schwechat, Errichtung von Gastrobereichen A und B im Pier West, Objekt 109,
 Errichtungsbewilligung

Verhandlungsschrift

aufgenommen vom Amt der NÖ Landesregierung am 29.1.1996 am Flughafen Wien-Schwechat.

Beginn: 13.30 Uhr

Amt der NÖ Landesregierung

- 1. FEB 1996

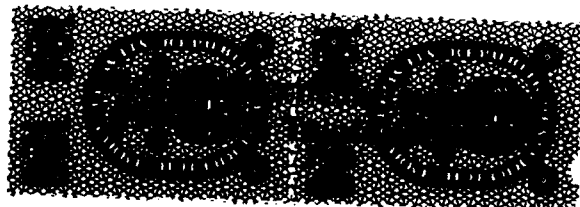
Gegenstand

Abt. VII-L-89/10-1 Bauinsp.
Beauftragter Dr. Rihs Siegel 5

der Verhandlung ist das Ansuchen der Flughafen Wien Aktiengesellschaft um Erteilung der luftfahrtbehördlichen Errichtungsbewilligung für die Errichtung von Gastrobereichen A und B im Pier West, Objekt 109, am Flughafen Wien-Schwechat.

Anwesend

| | |
|--|--|
| w. Hofrat Erich Rihs | als Verhandlungsleiter |
| Dipl.-Ing. Christian Marek | f.d. Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr |
| Ing. Alfred Kuder | f.d. Verkehrs-Arbeitsinspektorat |
| Ing. Hans Zimmerl | f.d. Arbeitsinspektorat für den 5. Aufsichtsbezirk |
| OBR Dipl.-Ing. Josef Millner | als Amtssachverständiger f.d. Bauwesen |
| Bauinsp.Rat Ing. Ernst Scheithauer | als Amtssachverständiger für Maschinenbau, Elektrotechnik und Fördertechnik |
| San.Rat Dr. Susanne Radvanyi-Pfleger | als Amtssachverständige für Hygiene |
| Georg Maier | f.d. Lebensmittelinspektion IV |
| Dir. Techn.Rat Ing. Günter Perdich | f.d. NÖ-Landesstelle für Brandverhütung |
| Dipl.-Ing. Werner Hackenberg Ing. Gerhard Frenner | f.d. Flughafen Wien AG |
| Karin Brandl | als Schriftführerin |



A) Ortsaugenschein

Ein Ortsaugenschein wurde durchgeführt.

Die Wigast AG errichtet im Pier West in der Abfertigungsebene im Bereich der Achse 57 ein Cafehaus (Gastro A).

Das Lokal öffnet sich zur Halle und zum Wartebereich. Die optische Abtrennung erfolgt mittels einer Holzsäulenkonstruktion.

Der Gastraum umfaßt ca. 71 Sitzplätze und ca. 10 Stehplätze. Die Böden sind mit Fliesen (Material wie die Halle, nur matt) und Parkettboden sowie Teppich im Podestbereich ausgestattet.

Im Bereich der Kellnerschenke, der Spüle, der Vorbereitung, im Lager und den Kühlzellen wird eine rutschfeste Bodenfliese laut Flughafenstandard verlegt. Im Archiv wird ein Linolboden ausgeführt.

Die Wände im Gastraum werden mit Dispersion gestrichen bzw. mit Holz verkleidet. In der Vorbereitung und der Spüle werden die Wände bis zur Zwischendecke verflieset. Im Lager erfolgt die Verfliesung bis + 2,20 m, darüber wird mit Dispersion gestrichen.

In der Vorbereitung wird eine Metallkassettendecke mit glatter Untersicht auf UK + 3,60 m verlegt, im Gastraum kommt eine Metallkassettendecke mit gelochter Untersicht und UK + 3,90 m zur Ausführung. Im Lager wird keine Zwischendecke ausgeführt, im Archiv wird eine glatte Metallkassettendecke mit UK + 2,50 m verlegt.

Die Personaltoilette, der Waschraum, die in der darunterliegenden Zwischenebene befindlichen Personalräumlichkeiten bestehend aus Sanitärgruppen und Garderoben jeweils nach Geschlechtern getrennt sowie das Lager in der Vorfeldebene werden entsprechend den gesetzlichen Vorschriften ausgeführt. Nach Aussage der Betreiber werden in diesem Lokal ca. 8 Personen beschäftigt (max. 4 Personen je Schicht). Die Garderoben und Sanitärgruppen sind direkt unterhalb der Gaststätte in der Zwischenebene situiert und über Stiege 10 direkt erreichbar.

Während der Pausen steht den Wigast-Mitarbeitern ein Aufenthaltsraum in der Abfertigungsebene des Pier West, Achse 41a/E, der auch von den Mitarbeitern der im Pier West befindlichen Geschäfte mitbenutzt wird, zur Verfügung.

Die Verbindung zwischen dem Lokal und dem Anlieferungslager (Vorfeldebene) erfolgt über das Stiegenhaus und den zum Lokal gehörenden Aufzug.

Das Lokal ist mit einer mechanischen Be- und Entlüftung ausgestattet.

Als Gästetoiletten werden die WC-Anlagen des Flughafens mitgenutzt.

Im Pier West, Bereich Achsen 38-39/A-C, wird ein Gastronomiebereich (Gastro B) eingerichtet.

Bodenbeläge: Vorfeldebene - versiegelter Estrich
 Abfertigungsebene - Küche - keramische Fliesen
 Lokal - keramische Fliesen sowie Holzpodest + 30 cm mit
 Hartholzparkettauflage, Hartholzstufen mit
 integrierter Stufenbeleuchtung

Decke: Küche - Flächenabluftdecke und Aluminium-Kassettendecke, mechanische
 Frischluftzuführung bei Bedarf vorgewärmt
 Lokal - Aluminium-Kassettendecke mit Rigipsanschlüssen, im mittleren
 Barbereich Schrägdecke von Raumhöhe 300 cm auf Raumhöhe 400 cm in
 Altholz mit Mittelteil-Glasrasterdecke. Jeweils mit darübergeführter Be-
 und Entlüftungsanlage und integrierter Lüftungsgittern.

Wandgestaltung und Raumteiler: Rigipswände bemalt bzw. Altziegelaufmauerung mit Anbots-,
 Werbe- und Dekortafeln.

Pultanlage, Bänke und Anrichten: in Altholzausführung

Tische: Platten Buche massiv auf Metalluntergestell

Stühle und Hocker: Buche massiv, Barhocker sind am Boden fixiert.

Beleuchtung: kombiniert als Wand, Hänge- und Deckenbeleuchtung
 Notlichtbeleuchtung und Notausganghinweisbeleuchtung sowie Stufenbeleuchtung

Lokalbegrenzung durch Türen und zwei elektrische Rollgitter mit Nothandkurbel.

Für die beschäftigten ca. 5 Dienstnehmer sind die Garderoberräume im Objekt 107, Ebene -1 (Billa-Gang) vorhanden. Im EG des Pier West befindet sich ein WC für das Küchenpersonal sowie ein

Aufenthaltsraum (erreichbar über Stiegenhaus bzw. Aufzug). Die anderen Dienstnehmer (Schank- und Servierpersonal) stehen abgesperrte WC-Zellen im Zwischengeschoß des Pier West, Achse 41a/D-E, zur Verfügung.

B) Stellungnahme der Amtssachverständigen gemeinsam mit den Vertretern des Verkehrs-Arbeitsinspektorates, des Arbeitsinspektorates und der NÖ-Brandverhütungsstelle

Gegen die Erteilung der luftfahrtbehördlichen Errichtungsbewilligung besteht kein Einwand.

Nachstehenden Vorschriften ist zu entsprechen:

1. Handwaschbecken mit Kalt- und Warmfließwasser mit Einhebelmischer sind an zentraler Stelle in den Küchenbereichen anzubringen und mit Seifenspendern und Einmalhandtuchspendern auszustatten.
2. Die verwendeten Teppiche haben die Klassifikation B1/Q1 aufzuweisen. Dies ist durch ein Prüfattest einer autorisierten Prüfanstalt zu belegen. Weiters ist ein Verlegenachweis vorzulegen, in dem bestätigt wird, daß die im Prüfattest geprüften Materialien eingebaut wurden.
3. Über die ÖVE-gemäße Ausführung der Elektroinstallationen ist ein Sicherheitsprotokoll oder Überprüfungsbeleg, ausgestellt von einem Befugten, anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
4. Die elektrisch betriebenen Rollgitter sind entsprechend der ÖNORM B 1205 auszuführen und es ist jeweils ein Abnahmebeleg anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
5. Bauliche Änderungen, die einen Einfluß auf das statische System haben, sind entsprechend den statischen Erfordernissen durchzuführen. Im Bedarfsfall ist dies durch eine statische Bemessung zu dokumentieren.
6. In jeder Küche ist mind. ein K2-Handfeuerlöscher an einer stets erreichbaren Stelle aufzuhängen. Der Standort ist gut sichtbar zu kennzeichnen.
7. Weiters ist je Küche eine Löschdecke bereitzuhalten, die leicht erreichbar sein muß und deren Aufbewahrungsort gut sichtbar und deutlich gekennzeichnet ist.

8. Die Abluftleitungen von den Küchenbereichen sind brandbeständig über Dach zu führen.
9. Im Hinblick auf die Bestimmung des § 8 AAV (Belichtung Sichtverbindung) darf die Installationswand (Wigast) zwischen Vorbereitung und Küche nur max. 1,6 m hoch ausgeführt werden.
10. Im Sitzbereich (Wajda) ist eine Mindestverkehrswegbreite von mind. 1,2 m freizuhalten.
11. Die nach Innen aufschlagende Personal-WC-Türe (Wigast) ist so einzurichten, daß im Bedarfsfalle die Türe im geschlossenen Zustand aushebbar eingerichtet ist oder ist die Türe nach Außen aufschlagend einzurichten.

C) Erklärungen

Sämtliche Verhandlungsteilnehmer nehmen das Verhandlungsergebnis zustimmend zur Kenntnis.

D) Der Verhandlungsleiter verkündet somit den nachfolgenden

**B e s c h e i d
S p r u c h**

Namens des Landeshauptmannes von Niederösterreich wird wie folgt entschieden:

I.

Der Flughafen Wien Aktiengesellschaft wird die

luftfahrtbehördliche Errichtungsbewilligung

für die Errichtung von Gastrobereichen A und B im Pier West, Objekt 109, am Flughafen Wien-Schwechat erteilt.

Rechtsgrundlage:

§ 78 Abs. 1 und 3 des Luftfahrtgesetzes (LFG), BGBl.Nr. 253/1957.

II.

Diese Bewilligung wird unter den nachstehenden Voraussetzungen erteilt:

1. Die Ausführung hat entsprechend der in der Verhandlungsschrift festgehaltenen Beschreibung und den der Verhandlung zugrundeliegenden Unterlagen zu erfolgen. Sofern sich jedoch aus den Vorschriften gemäß Punkt 2. Abänderungen des Projektes ergeben, sind diese vorzunehmen.
2. Die im Zuge der Verhandlung gemachten Vorschriften (Abschnitt B) der Verhandlungsschrift) sind einzuhalten.

Rechtsgrundlage:

§ 79 Abs. 2 LFG.

III.

Für die Erteilung dieser Bewilligung sind nachstehende Beträge zu entrichten:

Verwaltungsabgaben gemäß der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung 1983, BGBl.Nr. 24 in der geltenden Fassung:

| | | |
|--|----|----------|
| Tarifpost 393 lit.b Ziff.1 (neu) | öS | 2.000,-- |
| Tarifpost 7 | öS | 300,-- |

| | | |
|--|----|----------|
| Kommissionsgebühren gemäß der NÖ Landes-Kommissionsgebührenverordnung, LGBl.Nr. 3860/1-2 | öS | 1.950,-- |
|--|----|----------|

Rechtsgrundlage:

§§ 77 und 78 AVG 1950

Die Verwaltungsabgaben und Kommissionsgebühren sind binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides mittels des beigeschlossenen Zahlscheines an das Amt der NÖ Landesregierung zu überweisen.

Begründung

Die beantragte Bewilligung war auf Grund des Ergebnisses der Verhandlung zu erteilen. Die Vorschreibung der Bedingungen und Auflagen war zur Gewährleistung eines zweckentsprechenden Betriebes bzw. zur Abwendung von Gefahren erforderlich.

Die Vorschreibung der Gebühren, Abgaben und Kostenersätze stützt sich auf die angeführten Gesetzesstellen.

Die Kommissionsgebühren gliedern sich wie folgt:

Verhandlung am 29.1.1996

5 Amtsorte, je 3 halbe Stunden

Rechtsmittelbelehrung

Sie haben das Recht, gegen diesen Bescheid Berufung einzulegen.

Damit die Berufung inhaltlich bearbeitet werden kann, muß sie

- binnen zwei Wochen nach Zustellung schriftlich, telegrafisch, mit Telefax oder fernschriftlich beim Amt der NÖ Landesregierung eingebracht werden
- diesen Bescheid bezeichnen (Geben Sie bitte das Bescheidkennzeichen an)
- einen Antrag auf Änderung oder Aufhebung des Bescheides sowie
- eine Begründung des Antrages enthalten.

Die Berufung kann aber auch unmittelbar bei der Berufungsbehörde (Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, Radetzkystraße 2, 1031 Wien) eingebracht werden.

Die Stempelmarkengebühr (Bundesstempelmarken) beträgt für die Berufung öS 120,--.

Der Inhalt und die Verkündung dieses mündlichen Bescheides werden gemäß § 62 Abs. 2 AVG 1950 beurkundet.

Auf die Verlesung der laut diktierten Verhandlungsschrift wird von den Verhandlungsteilnehmern verzichtet.

Jene Verhandlungsteilnehmer, die die Verhandlungsschrift nicht am Schluß unterfertigt haben, haben sich nach Abgabe ihrer in der Verhandlungsschrift festgehaltenen Erklärung - sofern keine Erklärung festgehalten wurde, ohne Einwand - entfernt.

Die Verhandlungsteilnehmer bestätigen mit ihrer Unterschrift, daß sie jeweils für ihre Institution eine nicht korrigierte Fotokopie der Verhandlungsschrift ausgefolgt erhalten haben. Den Vertretern der Flughafen Wien AG wurden die vidierten Planparien B1-B5 ausgefolgt.
Diese Ausfolgung der Verhandlungsschrift gilt als Zustellung des Bescheides.

Die Verhandlung wird um 15.00 Uhr geschlossen.

Verhandlungsdauer: 3 halbe Stunden

(Unterbrechung:

Gelesen, genehmigt:

Dr. Rienz
Ulmer *H. Br.* *Klein* *Krause*
Küster *Storz* *Kadwanz* *Staudl*
Hackenberg *Podlich* *Reinert*

I/7-L-89/11-3

Betrifft

Flughafen Wien-Schwechat, Hochspannungsanlage für Schublüfterzentrale Pier West, Objekt 109,
Benützungsbewilligung

Verhandlungsschrift

aufgenommen vom Amt der NÖ Landesregierung am 15.3. und 27.3.1996 am Flughafen Wien-Schwechat.

Beginn: 15.3.1996, 08.30 Uhr
27.3.1996, 11.00 Uhr

Gegenstand

Amt der NÖ Landesregierung

28. MRZ. 1996

AK. 12. L-89/11-3
Bundestier Stempel
Di Ri

der Verhandlung ist das Ansuchen der Flughafen Wien Aktiengesellschaft um Erteilung der luftfahrtbehördlichen Benützungsbewilligung für die Hochspannungsanlage für Schublüfterzentrale im Pier West, Objekt 109, am Flughafen Wien-Schwechat.

Anwesend

w. Hofrat Dr. Erich Rihs

als Verhandlungsleiter

Dipl.-Ing. Christian Marek
Mag. Heinrich Knab (27.3.1996)

f.d. Bundesministerium für öffentliche
Wirtschaft und Verkehr

AR Herbert Lenk

f.d. Verkehrs-Arbeitsinspektorat

OBR Dipl.-Ing. Josef Millner

als Amtssachverständiger f.d. Bauwesen

Bauinsp.Rat Ing. Ernst Scheithauer

als Amtssachverständiger für Elektrotechnik

Dir. Tech. Rat Ing. Günter Perdich

f.d. NÖ-Landesstelle für Brandverhütung

Major Albert Zeman
Bez.Insp. Peter Kratky (15.3.1996)

f.d. Bundespolizeidirektion Schwechat

Dipl.-Ing. Werner Hackenberg
Mag. Ing. Wolfgang Cichon
Ing. Gerald Kürzl
Ing. Gottfried Grimm
Siegfried Bayer (15.3.1996)
Walter Tuma (27.3.1996)

f.d. Flughafen Wien AG

Ing. Albert Schwarzl
Ing. Wolfgang Vonasek

Örtliche Bauaufsicht

Dipl.-Ing. Kostas Fisoglou

f.d. Ateller P + F

Karin Brandl

als Schriftführerin



A) Ortsaugenschein

Ein Ortsaugenschein wurde durchgeführt. Hierbei wurde festgestellt, daß die Anlage im wesentlichen plan- und beschreibungsgemäß ausgeführt wurde.

Zu den Vorschriften des Errichtungsbewilligungsbescheides Zl. I/7-L-89/11-1 vom 8.2.1996 wird folgendes festgestellt:

1. erfüllt und BV, auf das bereits im Zuge der Errichtungsbewilligung vorgelegte Sicherheitsprotokoll Nr. 45461 wird verwiesen.
2. erfüllt, ein Schreiben der Fa. AAF vom 5.3.1996, in dem die Ausführung zusätzlicher Erdungen für die Kollektorzellen zur Hintanhaltung von Kriechströmen bestätigt wird, wurde eingesehen und rückgegeben.
3. erfüllt
4. teilweise erfüllt, die Widmungsbeschriftung fehlt bei allen Warnleuchten sowie beim Hauptschalter.
5. erfüllt
6. erfüllt
7. erfüllt

B) Stellungnahme der Amtssachverständigen gemeinsam mit den Vertretern des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und der NÖ-Brandverhütungsstelle

Gegen die Erteilung der luftfahrtbehördlichen Benützungsbewilligung besteht kein Einwand.

Nachstehender Vorschrift ist zu entsprechen:

Widmungsbeschriftung sind bei allen Warnleuchten und beim Hauptschalter herzustellen.

C) Erklärungen

Sämtliche Verhandlungsteilnehmer nehmen das Verhandlungsergebnis zustimmend zur Kenntnis.

D) Der Verhandlungsleiter verkündet somit den nachfolgenden

B e s c h e i d
S p r u c h

Namens des Landeshauptmannes von Niederösterreich wird wie folgt entschieden:

I.

Der Flughafen Wien Aktiengesellschaft wird die

luftfahrtbehördliche Benützungsbewilligung

für die Hochspannungsanlage für Schublüfterzentrale am Flughafen Wien-Schwechat

unter der Bedingung erteilt, daß die noch offene Vorschreibung dieser Verhandlungsschrift vor Inbetriebnahme jedoch bis spätestens **1.9.1996** erfüllt wird. Die Errichtungsbewilligung erfolgte mit Bescheid des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 8.2.1996, I/7-L-89/11-1.

Rechtsgrundlage:

§ 78 Abs. 1 und 3 des Luftfahrtgesetzes (LFG), BGBl.Nr. 253/1957.

II.

Den anlässlich der Errichtungsbewilligung festgelegten Betriebsvorschriften sowie den in der Verhandlung (Abschnitt B) der Verhandlungsschrift) gemachten Vorschreibungen ist zu entsprechen und ist die Luftfahrtbehörde jeweils von der Erfüllung der terminisierten Vorschreibungen - gegebenenfalls unter Anschluß der geforderten Unterlagen - in Kenntnis zu setzen.

Rechtsgrundlage:

§ 79 Abs. 2 LFG.

III.

Für die Erteilung dieser Bewilligung sind nachstehende Beträge zu entrichten:

Verwaltungsabgaben gemäß der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung 1983, BGBl.Nr. 24 in der geltenden Fassung:

| | | |
|--|----|----------|
| Tarifpost 393 lit.b Ziff.3 (neu) | öS | 1.000,-- |
| Kommissionsgebühren gemäß der NÖ Landes-Kommissionsgebührenverordnung, LGBl.Nr. 3860/1-2 | öS | 1.170,-- |

Rechtsgrundlage:

§§ 77 und 78 AVG 1950

Die Verwaltungsabgaben und Kommissionsgebühren sind binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides mittels des beigeschlossenen Zahlscheines an das Amt der NÖ Landesregierung zu überweisen.

Der Barauslagenersatz für das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr und die NÖ Landesstelle für Brandverhütung ist mittels des in der Verhandlung den Vertretern der Flughafen Wien Aktiengesellschaft übergebenen Zahlscheines ebenfalls binnen zwei Wochen nach Ausfertigung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides direkt zu überweisen.

Begründung

Die beantragte Bewilligung war auf Grund des Ergebnisses der Verhandlung zu erteilen. Die Vorschreibung der Bedingungen und Auflagen war zur Gewährleistung eines zweckentsprechenden Betriebes bzw. zur Abwendung von Gefahren erforderlich.

Die Vorschreibung der Gebühren, Abgaben und Kostenersätze stützt sich auf die angeführten Gesetzesstellen.

Die Kommissionsgebühren gliedern sich wie folgt:

Verhandlung am 15.3.1996

3 Amtsorgane, je 1 halbe Stunde

Verhandlung am 27.3.1996

3 Amtsorgane, je 2 halbe Stunden

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann von den Parteien des Verfahrens Berufung eingebracht werden.

Damit die Berufung inhaltlich bearbeitet werden kann, muß sie

- binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides schriftlich, telegrafisch, fernschriftlich oder mittels Telekopie beim Amt der NÖ Landesregierung oder beim

Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, Radetzkystraße 2, 1030 Wien,
eingebracht werden

- diesen Bescheid bezeichnen (bitte das Bescheidkennzeichen angeben!)
- einen Antrag auf Änderung oder Aufhebung des Bescheides sowie
- eine Begründung des Antrages enthalten.

Die Stempelmarkengebühr (Bundesstempelmarken) beträgt für die Berufung öS 120,--.

Der Inhalt und die Verkündung dieses mündlichen Bescheides werden gemäß § 62 Abs. 2 AVG 1950 beurkundet.

Auf die Verlesung der laut diktierten Verhandlungsschrift wird von den Verhandlungsteilnehmern verzichtet.

Jene Verhandlungsteilnehmer, die die Verhandlungsschrift nicht am Schluß unterfertigt haben, haben sich nach Abgabe ihrer in der Verhandlungsschrift festgehaltenen Erklärung - sofern keine Erklärung festgehalten wurde, ohne Einwand - entfernt.

Die Verhandlungsteilnehmer bestätigen mit ihrer Unterschrift, daß sie jeweils für ihre Institution eine nicht korrigierte Fotokopie der Verhandlungsschrift ausgefolgt erhalten haben.

Diese Ausfolgung der Verhandlungsschrift gilt als Zustellung des Bescheides.

Die Verhandlung wird um 11.30 Uhr geschlossen.

Verhandlungsdauer: 15.3.1996, 08.30 - 09.00 Uhr
27.3.1996, 11.00 - 12.00 Uhr

Gelesen, genehmigt:

Dr. Roes
Dr. Kunz
Dr. M. A. Z.
Hakenberg

Lehmann
Quast
Reid

Dr. J. P. S.
Tuma

Betrifft
Flughafen Wien-Schwechat, Hochspannungsanlage für Schublüfterzentrale Pier West, Objekt 109,
Errichtungsbewilligung

Verhandlungsschrift

aufgenommen vom Amt der NÖ Landesregierung am 8.2.1996 am Flughafen Wien-Schwechat.

Beginn: 11.00 Uhr

Gegenstand

der Verhandlung ist das Ansuchen der Flughafen Wien Aktiengesellschaft um Erteilung der luftfahrt-
behördlichen Errichtungsbewilligung für die Hochspannungsanlage für Schublüfterzentrale Pier West,
Objekt 109, am Flughafen Wien-Schwechat.

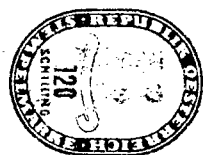
Anwesend

| | |
|---|--|
| w. Hofrat Dr. Erich Rihs | als Verhandlungsleiter |
| Dipl.-Ing. Christian Marek | f.d. Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr |
| Ing. Alfred Kuder | f.d. Verkehrs-Arbeitsinspektorat |
| OBR Dipl.-Ing. Josef Millner | als Amtssachverständiger f.d. Bauwesen |
| Bauinsp.Rat Ing. Ernst Scheithauer | als Amtssachverständiger für Elektrotechnik |
| Techn.Insp. Emmerich Grone | f.d. NÖ-Landesstelle für Brandverhütung |
| Dipl.-Ing. Werner Hackenberg Walter Tuma | f.d. Flughafen Wien AG |
| Ing. Robert Bayer | f.d. Freudensprung Engineering |
| Karin Brandl | als Schriftführerin |

120
120



120
120



A) Ortsaugenschein

Ein Ortsaugenschein wurde durchgeführt.

Die für den Pier West benötigte Frischluft wird in der Schublüfterzentrale mit drei Elektro-Filtern vorgereinigt.

Jede der drei Elektro-Hochspannungsfilteranlagen befindet sich in einem eigenen Luftschaft im unteren Kellergeschoß des Pier West und besteht aus je einem elektrostatischen Vorfilter, wobei jeder von je acht Hochspannungsgeräten versorgt und von je einer Waschanlage gereinigt wird.

Die Anlagen können durch jeweils eine Türe vor und nach dem Filter betreten werden. Beim Öffnen einer dieser Türen werden alle acht Hochspannungsgeräte abgeschaltet.

Nach jeder Anlage ist ein Ventilator angeordnet, welcher die Frischluft durch die Filter saugt und dann zu den Klimaanlage transportiert.

Die Abreinigung kann mit einer Taste im Steuerschrank in Betrieb gesetzt werden. Diese wirkt auf die Wascheinrichtung der Anlage und setzt zuerst den Ventilator und die Hochspannungsgeräte außer Betrieb, schließt die Filterkammer ab, überprüft die Raumtemperatur und setzt, wenn die erforderliche Raumtemperatur erreicht ist, den Waschvorgang in Betrieb. Bei Störungen kann die Waschanlage gesondert mit einem Serviceschalter im Steuerschrank abgeschaltet werden.

Nach Beenden des Waschvorganges und Ablauf der Trockenzeit der Wascheinrichtung setzt sich die jeweilige Anlage automatisch in Betrieb.

An der linken Seite jedes Steuerschranks befindet sich ein versperrbarer Hauptschalter, mit welchem die jeweilige Anlage abgeschaltet werden kann.

Bei Bedarf wird mit einem Schalter im Steuerschrank die thermostatgeregelte Rohrheizung der Viscosineleitung bzw. Wasserleitung in Betrieb gesetzt.

Der Verschmutzungsgrad der Filter wird in der Leitzentrale angezeigt.

Die Hochspannungsanlage wurde im wesentlichen fertiggestellt. Ein Sicherheitsprotokoll Nr. 45461 der Fa. Kiepe Electric GmbH, 1200 Wien, vom 18.1.1996, liegt vor.

B) Stellungnahme der Amtssachverständigen gemeinsam mit den Vertretern des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und der NÖ-Brandverhütungsstelle

Gegen die Erteilung der luftfahrtbehördlichen Errichtungsbewilligung besteht kein Einwand.

Nachstehenden Vorschriften ist zu entsprechen:

1. Die Anlage ist entsprechend den einschlägigen ÖVE-Bestimmungen insbesondere der ÖVE EH 1 sowie der VDE 0146/3.80 „Errichten von Elektrofilteranlagen“ zu betreiben.
2. Die Kollektorzellen sind zur Vermeidung von Kriechstrombildung untereinander und mit ihren Gestellen elektrisch leitend zu verbinden.
3. Durch entsprechende Anschläge ist auf die Entladezeit (und die in dieser Zeit noch anstehenden Spannung) hinzuweisen.
4. Ergänzend zur „Grün-Leuchte“ ist auch eine „Rot-Leuchte“ zu installieren, die bis zum Abschluß der Entladezeit - unter Berücksichtigung eines ausreichenden zeitlichen Sicherheitsfaktors - leuchtet. Beide Leuchten sind widmungsgemäß zu beschriften.
5. Beim Haupteingang zur gegenständlichen Anlage ist ein versperrbarer Hauptschalter zu situieren, mit dem die gesamte Hochspannungsanlage abschaltbar sein muß. Dieser Schalter ist widmungsgemäß zu beschriften.
6. In den Luftleitungen zwischen Filteranlagen und den Brandschutzklappen sind Brandmelder zu situieren. Bei Ansprechen eines dieser Brandmelder muß eine selbsttätige Abschaltung der gesamten Hochspannungs- und Lüftungsanlage erfolgen.
7. Die Ausgangstüre muß in Fluchtrichtung jederzeit offenbar sein (Panikverschluß).

C) Erklärungen

Sämtliche Verhandlungsteilnehmer nehmen das Verhandlungsergebnis zustimmend zur Kenntnis.

D) Der Verhandlungsleiter verkündet somit den nachfolgenden

B e s c h e i d
S p r u c h

Namens des Landeshauptmannes von Niederösterreich wird wie folgt entschieden:

I.

Der Flughafen Wien Aktiengesellschaft wird die

luftfahrtbehördliche Errichtungsbewilligung

für die Hochspannungsanlage für Schublüfterzentrale Pier West, Objekt 109, am Flughafen Wien-Schwechat

erteilt.

Rechtsgrundlage:

§ 78 Abs. 1 und 3 des Luftfahrtgesetzes (LFG), BGBl.Nr. 253/1957.

II.

Diese Bewilligung wird unter den nachstehenden Voraussetzungen erteilt:

1. Die Ausführung hat entsprechend der in der Verhandlungsschrift festgehaltenen Beschreibung und den der Verhandlung zugrundeliegenden Unterlagen zu erfolgen. Sofern sich jedoch aus den Vorschreibungen gemäß Punkt 2. Abänderungen des Projektes ergeben, sind diese vorzunehmen.
2. Die im Zuge der Verhandlung gemachten Vorschreibungen (Abschnitt B) der Verhandlungsschrift) sind einzuhalten.

Rechtsgrundlage:

§ 79 Abs. 2 LFG.

III.

Für die Erteilung dieser Bewilligung sind nachstehende Beträge zu entrichten:

Verwaltungsabgaben gemäß der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung 1983, BGBl.Nr. 24 in der geltenden Fassung:

| | | |
|--|----|----------|
| Tarifpost 393 lit.b Ziff.1 (neu) | öS | 2.000,-- |
| Tarifpost 7 | öS | 60,-- |

| | | |
|--|----|--------|
| Kommissionsgebühren gemäß der NÖ Landes-Kommissionsgebührenverordnung, LGBl.Nr. 3860/1-2 | öS | 780,-- |
|--|----|--------|

Rechtsgrundlage:

§§ 77 und 78 AVG 1950

Die Verwaltungsabgaben und Kommissionsgebühren sind binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides mittels des beigeschlossenen Zahlscheines an das Amt der NÖ Landesregierung zu überweisen.

Begründung

Die beantragte Bewilligung war auf Grund des Ergebnisses der Verhandlung zu erteilen. Die Vorschreibung der Bedingungen und Auflagen war zur Gewährleistung eines zweckentsprechenden Betriebes bzw. zur Abwendung von Gefahren erforderlich.

Die Vorschreibung der Gebühren, Abgaben und Kostenersätze stützt sich auf die angeführten Gesetzesstellen.

Die Kommissionsgebühren gliedern sich wie folgt:

Verhandlung am 8.2.1996

3 Amtsorgane, je 2 halbe Stunden

Rechtsmittelbelehrung

Sie haben das Recht, gegen diesen Bescheid Berufung einzulegen.

Damit die Berufung inhaltlich bearbeitet werden kann, muß sie

- binnen zwei Wochen nach Zustellung schriftlich, telegrafisch, mit Telefax oder fernschriftlich beim Amt der NÖ Landesregierung eingebracht werden
- diesen Bescheid bezeichnen (Geben Sie bitte das Bescheidkennzeichen an)

- einen Antrag auf Änderung oder Aufhebung des Bescheides sowie
- eine Begründung des Antrages enthalten.

Die Berufung kann aber auch unmittelbar bei der Berufungsbehörde (Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, Radetzkystraße 2, 1031 Wien) eingebracht werden.

Die Stempelmarkengebühr (Bundesstempelmarken) beträgt für die Berufung öS 120,--.

Der Inhalt und die Verkündung dieses mündlichen Bescheides werden gemäß § 62 Abs. 2 AVG 1950 beurkundet.

Auf die Verlesung der laut diktierten Verhandlungsschrift wird von den Verhandlungsteilnehmern verzichtet.

Jene Verhandlungsteilnehmer, die die Verhandlungsschrift nicht am Schluß unterfertigt haben, haben sich nach Abgabe ihrer in der Verhandlungsschrift festgehaltenen Erklärung - sofern keine Erklärung festgehalten wurde, ohne Einwand - entfernt.

Die Verhandlungsteilnehmer bestätigen mit ihrer Unterschrift, daß sie jeweils für ihre Institution eine nicht korrigierte Fotokopie der Verhandlungsschrift ausgefolgt erhalten haben. Den Vertretern der Flughafen Wien AG wurden die vidierten Parie B ausgefolgt.

Diese Ausfolgung der Verhandlungsschrift gilt als Zustellung des Bescheides.

Die Verhandlung wird um 12.00 Uhr geschlossen.

Verhandlungsdauer: 2 halbe Stunden

Gelesen, genehmigt:

Dr. Riem
Truner *Miller*
A. Binder
Walter *Brandl*

BEZIRKSHAUPTMANNSCHAFT WIEN-UMGEBUNG
A-3400 Klosterneuburg, Leopoldstraße 21Bezirkshauptmannschaft Wien-Umgebung, 3400Flughafen Wien AG
z.H. Herrn Ing. Mollik
1300 Flughafen Schwechat

Beilagen

12-L-025

Kennzeichen (bei Antwort bitte angeben)

Bezug

Bearbeiter
Fr. Dr. Hammer

(0 22 43) 9025

Durchwahl Datum

26223 23. September 2002

Betrifft:

Flughafen Wien AG, bauliche Änderungen „Innere Betriebsstraße“ Pier West, Objekt 109, Ansuchen um Erteilung der luftfahrtbehördlichen Errichtungsbewilligung und Benützungsbewilligung

Bescheid**Spruch**

I.

Die Bezirkshauptmannschaft Wien-Umgebung erteilt der Flughafen Wien AG

die luftfahrtbehördliche Errichtungsbewilligung

und

die luftfahrtbehördliche Benützungsbewilligung

für die baulichen Änderungen „Innere Betriebsstraße“ Pier West, Objekt 109.

Rechtsgrundlagen:

§ 78 Abs. 1 und 3 des Luftfahrtgesetzes (LFG)

Artikel 27 des Verwaltungsreformgesetzes 2001

II.

Die unter Punkt I. angeführten Bewilligungen werden unter nachstehenden Voraussetzungen erteilt:

Die Ausführung hat entsprechend der in der Verhandlungsschrift vom 19. September 2002, 12-L-025, festgehaltenen Beschreibung und den der Verhandlung zugrunde liegenden Unterlagen zu erfolgen.

Parteienverkehr: Mo - Fr 8.00 - 12.00 Uhr und zusätzlich Di 16.00 - 19.00 Uhr

Amtsstunden: Mo, Mi, Do 7.30 - 15.30 Uhr, Di 7.30 - 19.00 Uhr und Fr 7.30 - 13.00 Uhr

Telefax: 02243 / 9025 DW 26003 - E-Mail: post.bhwien-umgebung@noel.gv.at - DVR: 0016039

Die Verhandlungsschrift vom 19. September 2002 bildet einen wesentlichen Bestandteil dieses Bescheides und ist diesem angeschlossen.

Rechtsgrundlage:

§ 79 Abs. 1 LFG

III.

Für die Erteilung der Bewilligungen sind nachstehende Beträge zu entrichten:

Verwaltungsabgabe gemäß der Bundesverwaltungsabgabenverordnung 1983

Tarifpost 393 lit.b Z. 2:

Errichtungsbewilligung nach Änderung € 109,-

Tarifpost 393 lit.b Z. 4:

Benützungsbewilligung nach Änderung € 54,50

Tarifpost 7:

Vidierungen 4 x à € 3,20 € 12,80

Kommissionsgebühren gem. der NÖ Landes-Kommissions-

gebührenverordnung LGBl. 3860/1-1 für

4 Amtsorte je 4 halbe Stunden à € 9,45 € 151,20

Summe

€ 327,50

Rechtsgrundlagen:

§§ 77 und 78 AVG

Die Verwaltungsabgaben, Kommissionsgebühren und die Gebühren gemäß dem Gebührengesetz sind binnen 2 Wochen nach Zustellung dieses Bescheides mit beigefügtem Zahlschein an die Bezirkshauptmannschaft Wien-Umgebung zu überweisen.

Begründung

Die beantragten Bewilligungen waren aufgrund des Ergebnisses der Verhandlung vom 19. September 2002 zu erteilen. Das Ergebnis ist in der beigefügten Verhandlungsschrift vom 19. September 2002, 12-L-025, enthalten.

Die Vorschreibung der Gebühren, Abgaben und Kostenersätze stützt sich auf die angeführten Gesetzesstellen.

Rechtsmittelbelehrung

Es besteht das Recht, gegen diesen Bescheid Berufung einzulegen. Damit die Berufung inhaltlich bearbeitet werden kann, muss sie

- binnen zwei Wochen nach Zustellung schriftlich, mit Telefax, im Wege automatisierter Datenübertragung oder in jeder anderen technisch möglichen Weise bei der Bezirkshauptmannschaft Wien-Umgebung eingebracht werden,
- diesen Bescheid bezeichnen (Geben Sie bitte das Bescheidkennzeichen an und die Behörde, die den Bescheid erlassen hat),

- einen Antrag auf Änderung oder Aufhebung des Bescheides sowie
- eine Begründung des Antrages enthalten.

Die Gebühr für die Berufung beträgt € 13,--.

Hinweise:

- Für den Antrag, die vorgelegten Unterlagen und die Aufnahme der Verhandlungsschrift ist eine feste Gebühr von € 73,60 (§§ 11, 14 Gebührengesetz), zu entrichten. Im beigelegten Zahlschein wurde diese Gebühr berücksichtigt.
- Anbringen, die mit Telefax, im Wege automationsunterstützter Datenübertragung oder in jeder anderen technisch möglichen Weise binnen offener Frist eingebracht werden und außerhalb der Amtsstunden bei der Behörde einlangen, gelten als rechtzeitig eingebracht. Behördliche Entscheidungsfristen beginnen jedoch erst mit dem Wiederbeginn der Amtsstunden zu laufen.

Ergeht an:

1. das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie,
Verkehrs-Arbeitsinspektorat, Radetzkystraße 2, 1031 Wien,

zur Kenntnis an:

2. das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie,
Abt. Pr.8, Radetzkystraße 2, 1031 Wien,
3. das Amt der NÖ Landesregierung, Abt. Bau-, Agrar- und Verkehrstechnik,
3109 St.Pölten,
4. das Amt der NÖ Landesregierung, Abt. Maschinenbau und Elektrotechnik,
3109 St.Pölten,
5. die NÖ Brandverhütungsstelle, Minoritenplatz 1, 3430 Tulln,
6. die BPDion Schwechat,
7. die Stadtgemeinde Schwechat, z.H. des Herrn Bürgermeisters

Für den Bezirkshauptmann
Dr. Hammer

BEZIRKSHAUPTMANNSCHAFT WIEN-UMGEBUNG**A-3400 Kärntnerneuburg, Leopoldstraße 21****Kennzeichen**

12-L-025

Bezirkshauptmann
Wien-Umgebung
Gebühr
vorgeschrieben

Datum

19. September

2002

VERHANDLUNGSSCHRIFT

Ort der Amtshandlung:
Flughafen Wien-Schwechat

Beginn:
10.00 Uhr

Leiter der Amtshandlung:
als Schriftführerin:

Dr. Christa Hammer
Marlene Holicki

Anwesende:

f.d. Verkehrs-Arbeitsinspektorat:

ADir. Herbert Lenk

als Amtssachverständiger für
das Bauwesen:

OBR DI Josef Millner

als Amtssachverständiger für
Maschinenbau, Elektrotechnik u.
Förderungstechnik:

DI Ernst Bistricky

f.d. NÖ-Landesstelle für Brandverhütung:

Techn. Insp. Emmerich Grone

f.d. Vienna Airport Baumanagement GmbH:

Frederic Ortmann
Ing. Reinhold Wurian

f.d. Flughafen Wien-AG:

Ing. Christian Mollik
DI Thomas Lampl
Walter Tuma
Georg Limbeck
Werner Eichinger
Maria Toth

**Parteienverkehr: Mo - Fr 8.00 - 12.00 Uhr und zusätzlich Di 13.00 - 19.00
Uhr**

Flughafen Wien AG, Feuerwehr:

BI Michael Berger

für die Bundespolizeidirektion Schwechat:

Chefinspektor Peter Kratky
peter.kratky@polizei.gv.at

für die Stadtgemeinde Schwechat:

Ing. Thomas Schlesinger
t.Schlesinger@schwechat.gv.at
Stadtgemeinde@schwechat.gv.at

für das Zollamt Flughafen Wien:

Roland Karner
roland.karner@bmf.gv.at

Gegenstand der Verhandlung:

- a) Ansuchen der Flughafen Wien AG um Erteilung der Errichtungsbewilligung für die baulichen Änderungen „innere Betriebsstraße“ Pier West, Objekt 109, vom 10.09.2002
- b) Ansuchen der Flughafen Wien AG um Erteilung der Benützungsbewilligung für die baulichen Änderungen „Innere Betriebsstraße“, Pier West, Objekt 109 vom 19.09.2002

Anlässlich der Ortsverhandlung am 13. Juni 2002 wurde festgestellt, dass hinsichtlich der „Inneren Betriebsstraße“ nachfolgende Fakten vorzulegen sind:

- Genauer Wand- und Deckenaufbau der umgrenzenden Bauteile
- Verwendete Materialien dieser Bauteile
- Brandverhalten (Brennbarkeitsklasse, Qualmbildungsstufe, Tropfenbildungsstufe,)
- Brandwiderstandsklasse der Bauteile
- Klassifikation der Türen und Fensterelemente entlang der Durchfahrtsstraße
- Planliche Darstellung der aus den Stiegenhäusern führenden Fluchtwege
- Vorhandene Volumina im Hinblick auf eine mögliche Verqualmung und dazu notwendige Maßnahmen
- Bekanntgabe etwaiger Sicherheitseinrichtungen für den Brandfall
- Bekanntgabe der vorgesehenen zusätzlichen Nutzungen des Raumes Durchfahrtsstraße und der angrenzenden Räume

A) Ortsaugenschein

Ein Ortsaugenschein wurde durchgeführt in dem nachstehender Befund erhoben wurde:

B) Befund

Baubeschreibung: Innere Betriebsstraße Pier West

Die Seitenwände der inneren Betriebsstraße bestehen aus Stahlbeton und sind oberhalb eines 0,85 m hohen Parapettes aus vorgehängten Stahlbetonfertigteilen mit einem 6,5 cm dicken Vollwärmeschutz

(siehe Schnittskizze), der in Form eines Trockenputzes mit Gipsbatzen an die Wände geklebt ist (nicht vollflächig verklebt), versehen.

In den Wänden befinden sich ein- und doppelflügelige Blechtüren tlw. mit Glaslichtern. Bei diesen Türen handelt es sich teilweise um T 30 Brandschutztüren. Darüberhinaus sind 5 Dreh-/ Kippfenster im inneren „Hof“ angeordnet, die keine Brandschutzqualifikation haben. Fluchtwege, Brandabschnitte und Brandschutztüren sind im Brandschutzplan ersichtlich.

Die Decke oberhalb der inneren Betriebsstraße besteht ebenfalls aus Stahlbeton, wobei sie beidseits auf einer Breite von ca. 1 m mit Vollwärmeschutz zur Verhinderung von Kältebrücken versehen ist. Jeweils im Bereich der runden Stützen beidseits der Betriebsstraße verlaufen 60 cm hohe Unterzüge über dieselbe, wobei die Decke selbst in einer Höhe von 5,75 m oberhalb des Straßenniveaus liegt.

Ansonsten sind Lüftungskanäle und Kabeltassen unter der Decke angeordnet.

Brandschutzmaßnahmen und Fluchtwegsituation in der inneren Betriebsstraße Pier West

1/ 2 Hydranten in der inneren Betriebsstraße und 2 weitere in unmittelbarer Nähe

2/ Brandmeldeanlage an der Decke, die im Zuge von Eigenrevisionen durch die Betriebsfeuerwehr auf Funktion überprüft wurde.

3/ 3 m breite gelbe Markierung der Feuerwehrezufahrt mit Sperrflächen und Beschriftungen

4/ Brandschutztüren

5/ Fluchtwegpfeile auf den Gehsteigen vor den Fluchttüren

Nutzung der Durchfahrtsstraße und der angrenzenden Räume

1/ Nutzung der Durchfahrtsstraße

Diese weist beidseits Gehsteige, Stand- und Fahrflächen und eine markierte Feuerwehrezufahrt (durchgehend) auf; die Standflächen sind zum kurzfristigen Be- und Entladen bzw. als Wartebereich für Gepäckwagen vor der Röntgenkontrolle vorgesehen.

Die Einbahnstraßenregelung ist beschildert bzw. auch mit Pfeilen auf der Fahrbahn markiert.

2/ Nutzung der angrenzenden Räume

Folgende angrenzenden Räume münden in die innere Betriebsstraße bzw. haben Öffnungen in ihre Richtung:

- Lagerräume
- Fluchtstiegenhäuser
- Aufzüge
- Nachrichtentechnikraum
- Brandmeldezentrale
- Klimaazentrale
- Müllraum
- Röntgenraum für Normalgepäck
- WC-Anlage
- Umkleideräume (Zwischengeschoß mit Fenstern)

Innere Betriebsstraße Pier West; Ermittlung der vorhandenen Volumina

Volumen über Fläche 1

$$[(45,0 + 48,4) \times 1/2 \times 9,6 + 6,09 \times 2,31] \times 5,75 = 2.658,75 \text{ m}^3$$

Volumen über Fläche 2

$$[(22,8 + 26,4) \times 1/2 \times 22,8 + 7,4 \times 2,15] \times 5,75 = 3.316,55 \text{ m}^3$$

Volumen über Fläche 3

$$[(24,0 + 16,0) \times 1/2 \times 6,0 - 2,2 \times 1,6] \times 5,75 = 669,75 \text{ m}^3$$

Das Gesamtvolumen beträgt: ca. 6.645,0 m³

Dieses Gesamtvolumen wird um ca. 10% abgemindert, da die Stützen, Unterzüge, Gehsteige usw. nicht berücksichtigt wurden.

Somit ergibt sich ein tatsächliches Gesamtvolumen von ca. 6.000,0 m³.

Bezirkshauptmannschaft
Wien-Umgebung
Gebühr
Vorgeschnitten

Ferner wurden nachstehende Änderungen festgestellt:

- 1) Im Bereich der Achse 44A ist eine Stahlstiege vorhanden. Diese dient der Erschließung der angrenzenden Räumlichkeiten im Zwischengeschoss (Umkleideräume). Diese wurde laut Auskunft der Flughafen Wien AG entsprechend den statischen Erfordernissen errichtet.
- 2) In der Achse D zwischen 43 und 44 wurde die Türe entfernt und brandbeständig abgeschlossen. Ferner wurden in der Achse C zwischen 39 und 41 teilweise Türen entfernt und durch Fenster ersetzt.
- 3) Im Zuge dieser Änderungen wurden auch der Brandschutzplan dem Bestand angepasst.

Betreffend die Brennbarkeit, die Qualmbildung und die Tropfenbildung des Außenwandwärmedämmverbundsystems liegt ein Prüfbericht der Magistratsabteilung 39 vom 16.09.2002, MA 39 VFA 2002-1270.01, vor. Darin werden die Klassifikationen B1, Q1 und Tr1 (gem. Ö-Norm B3800) attestiert.

Laut Erklärung wurden hinsichtlich der elektrischen Anlagen für das abgeänderte Projekt „Innere Straße“ gegenüber dem Grundkonsens keine Änderungen vorgenommen.

Weiters wurde im Rahmen der Ortsverhandlung festgestellt, dass im Bereich Pier West, Erdgeschoss (Vorfeldebne) außerhalb des heutigen Verhandlungsgegenstandes gegenüber dem Genehmigungsbescheid Änderungen in baulicher-, Lüftungstechnischer- und elektrotechnischer Hinsicht vorgenommen wurden (z.B. Neuerrichtung eines Akkuraumes mit zugehöriger Lüftung). Nach Mitteilung des anwesenden Vertreters der Flughafen Wien AG wird hierüber ein gesondertes Änderungsprojekt der Luftfahrtbehörde zur Genehmigung, **bis spätestens Mitte November 2002**, vorgelegt werden.

C) Gutachten der Amtssachverständigen gemeinsam mit den Vertretern des Verkehrs-Arbeitsinspektorates, und der NÖ-Brandverhütungsstelle

Gegen die Erteilung der beantragten luftfahrtbehördlichen Errichtungs- und Benützungsbewilligung bestehen bei projekt- und beschreibungemäÙer Ausführung keine Einwände.

D) Erklärungen

Sämtliche Verhandlungsteilnehmer nehmen das Verhandlungsergebnis zustimmend zur Kenntnis.

Die Bewilligungen werden im Sinne des Verhandlungsergebnisses erteilt werden.

Die Kommissionsgebühren gliedern sich wie folgt:

Verhandlung am 19. September 2002

4 Amtsorgane, je 4 halbe Stunden

Die Verhandlung wird um 12.00 Uhr geschlossen.

Verhandlungsdauer: 4 halbe Stunden

Gelesen, genehmigt:

Müller
Geisler *Keller* *W. S. S. S.*
Schlosser *M. S.*
A. S. S. *J. S. S.* *S. S.*
S. R.

I/7-L-89/3-2

Betrifft
Flughafen Wien-Schwechat, Pier West, Objekt 109,
Benützungsbewilligung

Verhandlungsschrift

aufgenommen vom Amt der NÖ Landesregierung am 27.3.1996 am Flughafen Wien-Schwechat.

Amt der NÖ Landesregierung

Beginn: 13.30 Uhr

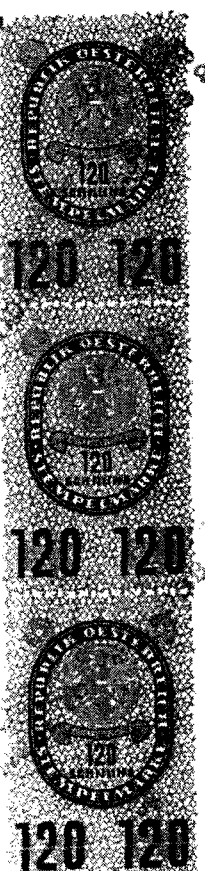
Gegenstand

28.11.1996
L-89/3-2
C. R.

der Verhandlung ist das Ansuchen der Flughafen Wien Aktiengesellschaft um Erteilung der luftfahrtbehördlichen Benützungsbewilligung für den Pier West, Objekt 109, am Flughafen Wien-Schwechat.

Anwesend

| | |
|--|--|
| w. Hofrat Dr. Erich Rihs | als Verhandlungsleiter |
| Dipl.-Ing. Christian Marek Mag. Heinrich Knab | f.d. Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr |
| AR Herbert Lenk | f.d. Verkehrs-Arbeitsinspektorat |
| OBR Dipl.-Ing. Josef Millner | als Amtssachverständiger f.d. Bauwesen |
| Bauinsp.Rat Ing. Ernst Scheithauer | als Amtssachverständiger für Maschinenbau, Elektrotechnik und Fördertechnik |
| Dir. Tech. Rat Ing. Günter Perdich | f.d. NÖ-Landesstelle für Brandverhütung |
| Major Albert Zeman | f.d. Bundespolizeidirektion Schwechat |
| ADir. Karl Vogel | f.d. Zollamt Flughafen Wien |
| Dipl.-Ing. Werner Hackenberg Ing. Gerald Kürzl Ing. Manfred Biegler Walter Tuma | f.d. Flughafen Wien AG |
| Bmstr. Ing. Albert Schwarzl Ing. Wolfgang Vonasek | Örtliche Bauaufsicht |
| Dipl.-Ing. Kostas Fisoglou | f.d. Atelier P + F |
| Ing. Andreas Nittel | f.d. Austrian Airlines |
| Christian Woborsky | f.d. ACG |
| Karin Brandl | als Schriftführerin |



A) Ortsaugenschein

Ein Ortsaugenschein wurde durchgeführt. Hierbei wurde festgestellt, daß der Pier West im wesentlichen plan- und beschreibungsgemäß ausgeführt wurde.

„Überwurfgitter“ im Bereich der Ankunftsgänge und Abrufräume wurden nicht ausgeführt. Der Zweck dieser Gitter hätte darin bestanden, die Übergabe von sicherheitsgefährdenden Gegenständen im Gatebereich zu verhindern.

Zu den Vorschriften des Errichtungsbewilligungsbescheides Zl. I/7-L-89/0-1 vom 20.8.1992 wird folgendes festgestellt:

Abschnitt C) Stellungnahme

1. bis 3. erfüllt, vorgelegt wurde ein Prüfungsbericht des Dipl.-Ing. Schmid, Wien, Ziv. Ing. f. Bauwesen, vom Dez. 1994, GZ 9411, in dem bestätigt wird, daß die in den Beilagen angeführten Statiken der Ing. Jakubec & Partner, Vasko & Partner, sowie die Schalungs- und Bewehrungspläne und die Betonkontrollberichte ordnungsgemäß sind. Ebenso lag das geotechnische Gutachten betreffend die Untergrundverhältnisse des Dipl.-Ing. Dr. Würger vom 4.9.1992 den vorgelegten Unterlagen zugrunde.

In das umfangreiche Konvolut betreffend Fundament- und Bewehrungsabnahmen der Dipl.-Ing. Vasko bzw. Jakubec & Thumberger und Jakubec & Partner wurde stichprobenartig Einsicht genommen und wurden dabei keine Mängel festgestellt.

4. erfüllt

5. teilweise erfüllt; vorgelegt wurden Gutachten des Österr. Textilforschungsinstitutes, Wien, betreffend die nachstehend angeführten Bodenbeläge:

| Bezeichnung: | Gutachten vom: |
|------------------------------------|----------------|
| Artoleum Scala | 29.8.1994 |
| Forbo Colorex EL 5000 | 11.8.1993 |
| Forbo Marmoleum Real/Fresco 2,5 mm | 7.1.1994 |
| Forbo Marmoleum Real/Fresco 3,2 mm | 7.1.1994 |
| Marley Floor Plus | 3.10.1995 |
| Marmoleum 4 mm | 11.8.1994 |
| Playtime C1 | 10.8.1995 |
| Serie 800 Yucon, Astral und Casa | 17.1.1996 |

Diese bestätigen sämtlich die Brennbarkeitsklasse B1 und Qualmbildungsklasse Q1.

Weiters liegt ein Gutachten des ÖTI über den Belag Vertikallamellenstoff vom 15.11.1994 vor.

Hierin wird bestätigt, daß dieser Belag die Qualifikationen B1, Q1 und die

Tropfenbildungsklasse Tr1 aufweist. In die Gutachten wurde Einsicht genommen, diese wurden in Ordnung befunden und rückgegeben.

Weiters liegt ein Einbaunachweis vom 27.3.1996 in Form von Plänen vor. Hierin wird durch die ARGE Pier West bestätigt, daß die vorgenannten Beläge in den jeweiligen Bereichen verlegt wurden. In die Pläne wurde Einsicht genommen, diese wurden für richtig befunden und rückgegeben.

Nicht erfüllt hinsichtlich des fehlenden Einbaunachweises betreffend die Lichtkuppeln und eines aktuellen Gutachtens B1 und Tr1.

6. teilweise erfüllt, es liegen Bestätigungen des Institutes für Brandschutztechnik und Sicherheitsforschung, Linz, vor. Diese betreffen folgende Türen:

zweiflügelige Stahldrehtür KFT-30-2 vom 21.6.19989, verlängert bis 16.11.1996, T 30

einflügelige Stahldrehtüre KFT-30-1 vom 3.1.1993, verlängert bis 12.8.1997, T 30

zweiflügelige Holzdrehtür IMMUN T 30/2 vom 3.7.1990, verlängert bis 24.3.1998, T 30 bzw. R 30

Eine Bestätigung der MA 39 vom 30.6.1988 über eine einflügelige Brandschutztüre mit Lüftungsgitter, LG-F 30-ABS, verlängert bis 26.8.1996, T 30.

Hierüber liegen Einbaunachweise vom 15.3.1996 der ARGE Pier West in Form von Plänen in denen die jeweiligen Türqualifikationen eingetragen sind vor. In diese Pläne wurde eingesehen, in Ordnung befunden und rückgegeben.

Nicht erfüllt hinsichtlich des fehlenden Einbaunachweises und eines Prüfzeugnisses über das Brandschutzschiebetor in der Abfertigungsebene Achse 38.

7. erfüllt, siehe Benützungsbewilligung vom 15.3.1996, Zl. I/7-L-92/9-4 (HLK)
8. erfüllt, es liegen über Brandabschottungen bzw. Brandschutzmanschetten Prüfzeugnisse vor:
Wand- und Deckenabschottung INTUMEX-C vom 6.8.1992 gültig bis 31.3.1996, S bzw. F 90
Kunststoffrohabschottungen INTUMEX RS 10 vom 6.6.1991 gültig bis 6.2.1997, F 90
Weiters liegt eine Bestätigung der Fa. Isoliertechnik Eisenriegler, Leobendorf, vom 12.3.1996 über die ordnungsgemäße Verlegung der vorgenannten Materialien vor. In diese Unterlagen wurde Einsicht genommen, in Ordnung befunden und rückgegeben.
9. augenscheinlich erfüllt
10. gegenstandslos
11. teilweise erfüllt, die Brandmeldeanlage befindet sich im Probetrieb und ist an die Brandmeldezentrale der Flughafenfeuerwehr angeschaltet.
12. erfüllt, ein Überprüfungsprotokoll wird vorgelegt und zum Akt genommen.
13. erfüllt, ein Abnahmebefund der Flughafen Wien AG vom 11.3.1996 liegt vor und wird rückgegeben.
14. erfüllt, die vorhandene Brandschutzordnung bedarf keiner Erweiterung.
15. nicht erfüllt
16. erfüllt

17. erfüllt, siehe Benützungsbewilligung vom 15.3.1996, Zl. I/7-L-92/9-4 (HLK)
18. - 23. erfüllt, siehe auch Benützungsbewilligung für die Aufzugsanlagen Fabr. Nr. 22878 bis 22885 vom 29.2.1996, Zl. I/7-L-89/2-5.
24. gegenstandslos
25. gegenstandslos
26. und 27. erfüllt, elektrisch betriebene Tür- bzw. Toranlagen wurden im Bereich des Duty-Free-Shops (zwei Stück) eingebaut und es liegen Abnahmeprüfberichte des Ziv. Ing. Dipl.-Ing. Bayer, Fischamend, vom 4.3.1996 vor die keine Mängel an den Rollgitterverschlüssen ausweisen. Hinsichtlich der Gitter im Gastrobereich B siehe gesonderte Benützungsbewilligung.
28. teilweise erfüllt
29. erfüllt
30. - 34. erfüllt
- 35., 36. und 38. teilweise erfüllt, ein Überprüfungsbericht Nr. 16669 vom 8.3.1996, der Fa. Siemens AG, liegt vor. Im Zuge des Lokalaugenscheines wurden insbesondere im Hinblick auf die Verlegung der E 30-Verkabelung Mängel festgestellt. Die entsprechenden Vorschreibungen werden im Zuge der Benützungsbewilligung für die Fluchtwegorientierungs- und Sicherheitsbeleuchtung getroffen.
37. erfüllt, ein Blitzschutzprüfprotokoll der Fa. Elson, Wien, vom 11.3.1996, das einen Ausbreitungswiderstand von 1,8 Ohm für die Gesamterdungsanlage ausweist, liegt vor, wird zustimmend zur Kenntnis genommen und rückgegeben.
39. und 40. erfüllt, für die Lüftung der beiden Batterieräume (AL 4 und AL 31) liegt ein Attest der elektrotechnischen Versuchsanstalt vom 25.3.1988 über die Ausführung der Lüftungsmotoren in ex-Schutz vor.
41. erfüllt
42. erfüllt und BV
43. teilweise erfüllt, die Widmungsbeschriftungen an den Türen zu elektrischen Betriebsräumen und an den Türen von Verteilernischen fehlen teilweise noch. Im übrigen BV.
44. erfüllt und BV
45. erfüllt
46. - 51. erfüllt, siehe auch Benützungsbewilligung für die Trafostation 22, vom 29.2.1996, I/7-L-89/1-4.
52. erfüllt
53. - 63. erfüllt
64. - 66. erfüllt und BV
67. - 69. erfüllt
70. derzeit nicht erfüllt, da noch keine Lagerungen vorgenommen wurden und BV
71. erfüllt, hinsichtlich der Fixverglasungen im Kopfbereich gegenstandslos, da zwei begehbare Arbeitsstege ausgeführt wurden.

Hinsichtlich der Verglasungen im Passagiersteg - BV.

72. erfüllt, der Gebäudebrandschutz wurde am Flughafen innerhalb der Flughafenfeuerwehr neu organisiert. Hierüber besteht ein Bescheid der OZB demnach sind dauernd 4 hauptberufliche Betriebsfeuerwehrlaute rund um die Uhr im Dienst. Zur Unterstützung dieser sind 12 nebenberufliche Feuerwehrmänner im Einsatzfall vorhanden.
73. erfüllt
74. erfüllt, vorgelegt wurde ein Einbaunachweis der Fa. ARGE Stahlbau (Filzamer) vom 27.3.1996. In der Beilage befinden sich zwei Pläne, in denen die Einbaubereiche gekennzeichnet sind sowie ein Untersuchungsbericht der MA 39, MA 39 - M 2819/87, in dem für die Materialien ESG und VSG ein positives Ergebnis des Pendelschlagversuches bescheinigt wird.
75. gegenstandslos, die G-30 Ausführung ist im Hinblick auf die Situierung, die Abstände und die Funktion nicht erforderlich.

Abschnitt D) Erklärungen

Forderungen des Bundesamtes für Zivilluftfahrt nunmehr ACG
flugsicherungsbetrieblich:

1. erfüllt
2. nicht erfüllt
3. derzeit nicht erfüllt, ein Projekt wird derzeit ausgearbeitet.

Zusammenfassend:

1. gegenstandslos
2. BV
3. BV
4. teilweise erfüllt, ein Projekt wurde nicht vorgelegt, die Bedienung des Monitors in der Flugplatzkontrollstelle entspricht (etwa hinsichtlich der Helligkeitsregelung, Farbeinstellung,...) nicht den praktischen Erfordernissen.

Den Forderungen der Bundespolizeidirektion Schwechat hinsichtlich des Raumbedarfes wurde - unter Berücksichtigung der zwischenzeitig eingetretenen Änderungen - sinngemäß entsprochen.

Zu den Forderungen der OZB als Flughafenaufsichtsbehörde:

1. erfüllt
2. sinngemäß erfüllt, die Hindernisfeuer wurden an den rund um den Pier situierten Vorfeldbeleuchtungsmasten errichtet.
3. und 4. gegenstandslos

Zu den Vorschriften des Errichtungsbewilligungsbescheides (Abänderung) Zl. I/7-L-89/3 vom 17.3.1994 wird folgendes festgestellt:

1. erfüllt
2. erfüllt
3. erfüllt
4. erfüllt und siehe Benützungsbewilligungsbescheid Türsicherungssystem vom 27.3.1996, I/7-L-89/9-4.
5. - 8. erfüllt
9. siehe obige Stellungnahmen

B) Stellungnahme der Amtssachverständigen gemeinsam mit den Vertretern des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und der NÖ-Brandverhütungsstelle

Gegen die Erteilung der luftfahrtbehördlichen Benützungsbewilligung besteht kein Einwand.

Nachstehenden Vorschriften ist zu entsprechen:

1. Die im vorstehenden Befund als nicht oder teilweise erfüllt aufscheinenden Vorschriften sind zu erfüllen.
2. Die beiden in der OS-Lounge gelegenen Räume, die weder eine Sichtverbindung ins Freie noch eine natürliche Belichtung aufweisen, dürfen nicht als ständige Arbeitsplätze im Sinne der AAV verwendet werden.
3. Bei den Schiebetüren im Zwischengeschoß sind die Türknaufe so zu versetzen, daß keine Quetschstellen aufweisen.
4. Die derzeit in das Stiegenhaus 3 und 5 führenden Fluchtwege vom Rollfeldgeschoß sind in die nördlichen Ausgänge auf das Vorfeld zu verlegen, da die in das Stiegenhaus führenden Türen den Fluchtweg einengen.
5. Sämtliche Türschließer, die in die lichte Türraumhöhe ragen, sind mit einem weichen Anstoßschutz zu versehen.
6. Die Bedienung des Monitors in der Flugplatzkontrollstelle ist im Einvernehmen mit ACG entsprechend zu adaptieren.

Termin: 2.5.1996

7. Die zusätzlich errichtete Fluchtstiege in Stahlkonstruktion in der Achse 44A ist in die Erdungsanlage des Pier West einzubeziehen.
8. Im Shop 4 (Buchgeschäft) sind die Bücherstellagen so aufzustellen, daß eine ausreichende Durchgangsbreite speziell beim künstlichen Brunnen gegeben ist. Sollte diese Aufstellung von bestehenden Aufstellungsplan abweichen, so ist ein statischer Nachweis vorzulegen, daß die Tragsicherheit der Decke durch diese neue Situation gewährleistet ist.

BV

C) Erklärungen

Stellungnahme des Vertreters der Bundespolizeidirektion Schwechat:

Um jedermann jederzeit, insbesondere in einem Notfall, die Möglichkeit zu geben, mit der Polizeidienststelle am Pier West, die sich in der Zwischenebene befindet, Kontakt aufzunehmen, wird die Errichtung einer Gegensprechanlage, vorzugsweise im Bereich der Stiege 2, falls jedoch die Stiege 2 als Fluchtstiege beibehalten wird, dann im Bereich der Stiege 1 in der Abflugebene gefordert. Die Bedienstelle für die Gegensprechanlage in der Polizeidienststelle möge im Raum PWZ 015A (Wachhabendenraum) angebracht werden. Um jedermann auch die Möglichkeit zu geben, die Polizeidienststelle am Pier West überhaupt zu finden, wird ersucht für eine ausreichende Beschilderung zum Bereich der Gegensprechanlage in der Abflugebene zu sorgen.

Vor Aufnahme der Grenzkontrolle im Bereich der Schengen-Ankunftsgates am Pier West ist es noch erforderlich, geringfügige Änderungen im Hinblick auf die Kanalisierung der Passagiere im Bereich der Kojen zu besprechen.

Stellungnahme der Vertreter der Flughafen Wien AG:

Zu der Forderung des Vertreters der Bundespolizeidirektion Schwechat hinsichtlich der Errichtung einer Gegensprechanlage in der Abflugebene ist festzuhalten, daß der Bundespolizeidirektion Schwechat seit Beginn der Planung des Pier West bekannt ist, daß die Zwischenebene nicht öffentlich zugänglich ist. Falls nach einem noch durchzuführenden Abstimmungsgespräch nach wie vor die Forderung nach Errichtung einer Gegensprechanlage besteht, sind nach Ansicht der Flughafen Wien AG sämtliche damit zusammenhängenden Kosten von der Bundespolizeidirektion Schwechat zu tragen.

Stellungnahme der Vertreter des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr
gemeinsam mit dem Vertreter der Bundespolizeidirektion Schwechat:

Im Gatebereich ist dafür Sorge zu tragen, daß eine Übergabe von sicherheitsgefährlichen Gegenständen zuverlässig verhindert wird. Dies kann durch bauliche Maßnahmen (Überwurfsicherungsgitter, Glasumhausung etc.) oder durch eine ausreichende Überwachung durch befugtes Fachpersonal im Einvernehmen mit der Bundespolizeidirektion Schwechat erfolgen.

Jedenfalls sind die Abfluggates nach erfolgter Reinigung als auch vor Aufnahme des Sicherheitskontrollbetriebes an den Röntgenstraßen nach gefährlichen Gegenständen bzw. unbefugt aufhältigen Personen von befugtem Fachpersonal zu durchsuchen.

Weiters ist dafür zu sorgen, daß keine unbefugten Personen in den Bereich der Ankunftsgänge aus Richtung Pierkopf und Passagiersteg gelangen.

Sämtliche Verhandlungsteilnehmer nehmen das Verhandlungsergebnis zustimmend zur Kenntnis.

D) Der Verhandlungsleiter verkündet somit den nachfolgenden

B e s c h e i d
S p r u c h

Namens des Landeshauptmannes von Niederösterreich wird wie folgt entschieden:

I.

Der Flughafen Wien Aktiengesellschaft wird die

luftfahrtbehördliche Benützungsbewilligung

für den Pier West, Objekt 109, am Flughafen Wien-Schwechat

unter der Bedingung erteilt, daß die noch offenen Vorschriften dieser Verhandlungsschrift bzw. die Forderungen in den Erklärungen zum ausdrücklich festgelegten Termin bzw. bis spätestens **1.9.1996** erfüllt werden. Die Errichtungsbewilligung erfolgte mit Bescheid des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 20.8.1992, Zl. I/7-L-89/0-1 und vom 17.3.1994, Zl. I/7-L-89/3.

Rechtsgrundlage:

§ 78 Abs. 1 und 3 des Luftfahrtgesetzes (LFG), BGBl.Nr. 253/1957.

II.

Den anlässlich der Errichtungsbewilligung festgelegten Betriebsvorschriften sowie den in der Verhandlung (Abschnitt B) der Verhandlungsschrift) gemachten Vorschreibungen ist zu entsprechen und ist die Luftfahrtbehörde jeweils von der Erfüllung der terminisierten Vorschreibungen - gegebenenfalls unter Anschluß der geforderten Unterlagen - in Kenntnis zu setzen.

Rechtsgrundlage:

§ 79 Abs. 2 LFG.

III.

Für die Erteilung dieser Bewilligung sind nachstehende Beträge zu entrichten:

Verwaltungsabgaben gemäß der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung 1983, BGBl.Nr. 24 in der geltenden Fassung:

| | | |
|--|----|----------|
| Tarifpost 393 lit.b Ziff.3 (neu) | öS | 1.000,-- |
| Kommissionsgebühren gemäß der NÖ Landes-Kommissionsgebührenverordnung, LGBl.Nr. 3860/1-2 | öS | 7.020,-- |

Rechtsgrundlage:

§§ 77 und 78 AVG 1950

Die Verwaltungsabgaben und Kommissionsgebühren sind binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides mittels des beigeschlossenen Zahlscheines an das Amt der NÖ Landesregierung zu überweisen.

Der Barauslagenersatz für das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr und die NÖ Landesstelle für Brandverhütung ist mittels des in der Verhandlung den Vertretern der Flughafen Wien Aktiengesellschaft übergebenen Zahlscheines ebenfalls binnen zwei Wochen nach Ausfertigung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides direkt zu überweisen.

Begründung

Die beantragte Bewilligung war auf Grund des Ergebnisses der Verhandlung zu erteilen. Die Vorschreibung der Bedingungen und Auflagen war zur Gewährleistung eines zweckentsprechenden Betriebes bzw. zur Abwendung von Gefahren erforderlich.

Die Vorschreibung der Gebühren, Abgaben und Kostenersätze stützt sich auf die angeführten Gesetzesstellen.

Die Kommissionsgebühren gliedern sich wie folgt:

Verhandlung am 22.3.1996

Verhandlung am 27.3.1996

3 Amtsorgane, je 8 halbe Stunden

3 Amtsorgane, je 10 halbe Stunden

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann von den Parteien des Verfahrens Berufung eingebracht werden.

Damit die Berufung inhaltlich bearbeitet werden kann, muß sie

- binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides schriftlich, telegrafisch, fernschriftlich oder mittels Telekopie beim Amt der NÖ Landesregierung eingebracht werden
- diesen Bescheid bezeichnen (bitte das Bescheidkennzeichen angeben!)
- einen Antrag auf Änderung oder Aufhebung des Bescheides sowie
- eine Begründung des Antrages enthalten.

Die Stempelmarkengebühr (Bundesstempelmarken) beträgt für die Berufung öS 120.--.

Der Inhalt und die Verkündung dieses mündlichen Bescheides werden gemäß § 62 Abs. 2 AVG 1950 beurkundet.

Auf die Verlesung der laut diktierten Verhandlungsschrift wird von den Verhandlungsteilnehmern verzichtet.

Jene Verhandlungsteilnehmer, die die Verhandlungsschrift nicht am Schluß unterfertigt haben, haben sich nach Abgabe ihrer in der Verhandlungsschrift festgehaltenen Erklärung - sofern keine Erklärung festgehalten wurde, ohne Einwand - entfernt.

Die Verhandlungsteilnehmer bestätigen mit ihrer Unterschrift, daß sie jeweils für ihre Institution eine nicht korrigierte Kopie der Verhandlungsschrift ausgefolgt erhalten haben.

Diese Ausfolgung der Verhandlungsschrift gilt als Zustellung des Bescheides.

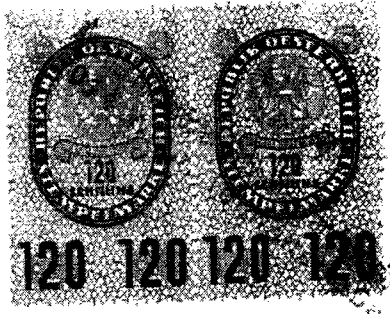
Die Verhandlung wird um 18.30 Uhr geschlossen.

Verhandlungsdauer: 22.3.1996/ 8 halbe Stunden
27.3.1996/10 halbe Stunden

Gelesen, genehmigt:

[Handwritten signatures and names]
Dr. Klein
Hilbert
1997
Wassner
Bredich
Hakenberg
Kumb
Bullong
1997
Wassner
Kumb
Bullong
Kumb
Bullong

Rein 07/84/10/12
24. März 1994



I/7-L-89/3 - 1

Betrifft
Flughafen Wien-Schwechat, bauliche Abänderungen Pier West, Objekt 109,
Errichtungsbewilligung (1. Abänderung)

Verhandlungsschrift

aufgenommen vom Amt der NÖ Landesregierung am 17.3.1994 am Flughafen Wien-Schwechat.

Beginn: 08.30 Uhr

Amt der NÖ Landesregierung

18. MRZ. 1994

VA

Gegenstand AM. VI- L-89/3-1 Verfahren
Bearbeiter Dr. M. Stempel SB

der Verhandlung ist das Ansuchen der Flughafen Wien Aktiengesellschaft um Erteilung der luftfahrtbehördlichen Errichtungsbewilligung für bauliche Abänderungen Pier West, Objekt 109, am Flughafen Wien-Schwechat.

Anwesend

- | | |
|---|--|
| wirkl. Hofrat Dr. Gottfried Hasenöhrl | als Verhandlungsleiter |
| Dipl.-Ing. Christian Marek Mag. Heinrich Knab | f.d. Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr |
| ASekr. Herbert Lenk | f.d. Verkehrs-Arbeitsinspektorat |
| wirkl. Hofrat Dipl.-Ing. Otto Sattler | als Amtssachverständiger f.d. Bauwesen |
| Insp.Rat Ing. Ernst Scheithauer | als Amtssachverständiger für Maschinen- bau, Elektrotechnik und Fördertechnik |
| Dir. Ing. Günter Perdich | f.d. NÖ-Landesstelle für Brandverhütung |
| Hauptmann Peter Bencza | f.d. Bundespolizeidirektion Schwechat |
| ADir. Klaus Vogel AR Josef Pammer | f.d. Zollamt Flughafen Wien |
| Dir. Prok. Ing. Erwin Pascher Dipl.-Ing. Werner Hackenberg Paul Puchner | f.d. Flughafen Wien AG |
| Dipl.-Ing. Konstantin Fisoglou | f.d. Atelier P + F |

A) Projektbeschreibung

Aus wirtschaftlichen Überlegungen wurden diverse Reduzierungen des Bauvolumens des Pier West am Flughafen Wien-Schwechat vorgenommen.

Ein entsprechendes Abänderungsprojekt wird bei Beginn der Verhandlung von den Vertretern der FWAG in zweifacher Ausfertigung vorgelegt.

In Abänderung des der Errichtungsbewilligung vom 20.8.1992, Zl. V7-L-89/0-1, zugrunde liegenden Projektes sind nunmehr nachfolgende Maßnahmen bei der Errichtung des Pier West vorgesehen:

1. Die Breite des Passagiersteges beträgt anstelle 13,50 m nunmehr 10,00 m. Die ursprünglich vorgesehenen Fahrsteige werden nicht errichtet.
2. Die Tragkonstruktion des Passagiersteges besteht aus einem Spannbetontragwerk mit drei mittigen Einzelstücken. Das Dach wird durch eine aufgesetzte Stahlkonstruktion aus Stahlstützen und Lochträgern im Achsenabstand von ca. 3,30 m gebildet.
3. Das Emporegeschoß über der Abfertigungsebene entfällt. Die Höhe der obersten Dachdecke mit einer Attikahöhe von 191,75^m über Meeresspiegel reicht somit von Achse 44 bis 56. Die Höhe der Passagierstegattika wird bis Achse 41 geführt. Die restlichen Bereiche liegen auf einer Attikahöhe von 189,20^m über Meeresspiegel.
4. Anstelle eines Lagers in der Vorfeldebene zwischen den Achsen 42 und 44 wird die Fahrstraße durchgeführt.
5. In der Kellerebene werden die Räumlichkeiten für Hoch-/Niederspannungsraum, TTE-Lager, Zählerraum, Trafos und Batterieräume nunmehr zwischen Achse 38 und 41 angeordnet. Die Klimazentrale 1 wird mit einem Radius von 11 m kleiner ausgeführt. Zwischen den Achsen 38 und 48 bzw. 56 und 57 werden Bodenkanäle zur haustechnischen Versorgung des Zwischengeschosses geführt.
6. Jeweils am Ende der Übergänge zu den beweglichen Fluggastbrücken werden Stiegenanlagen angeordnet. Diese sollen in erster Linie als Betriebsstiege, von Befugten benützt werden, können jedoch erforderlichenfalls als Notstiege, bei einem Defekt der beweglichen Fluggastbrücke verwendet werden.

7. Weitere Details, die in baulicher Hinsicht als geringfügige Abänderungen des ursprünglichen Projektes anzusehen sind, sind den vorgelegten Unterlagen zu entnehmen.

B) Stellungnahme der Amtssachverständigen gemeinsam mit den Vertretern des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und der NÖ-Brandverhütungsstelle

Gegen die Erteilung der luftfahrtbehördlichen Errichtungsbewilligung besteht kein Einwand.

Nachstehenden Vorschriften ist zu entsprechen:

1. Die von den beweglichen Fluggastbrücken in die Übergänge (fixe Brücken) führenden Türen sind als T 30-Türen auszuführen. Diese Türen sind zwischen den Betriebsstiegen und dem Gebäude im Gangbereich in Stiegennähe anzuordnen.

Hiezu wird bemerkt, daß auf Grund dieser Vorschrift eine Fluchtmöglichkeit aus den Gates zu diesen Betriebsstiegen nicht besteht. Es ist daher die in der Verhandlungsschrift vom 20.8.1992, I/7-L-89/0-1 (Seite 18 der Ausfertigung der VS), aufgezeigte Möglichkeit, aus den Gates in die Fluggastbrücken zu flüchten, nicht mehr gegeben. In jedem Gatebereich besteht die Möglichkeit, über Innenstiegen mit einer Breite von 1,20 m auf das Vorfeld und damit direkt ins Freie zu flüchten. Anstelle der Fluchtmöglichkeit in die Fluggastbrücken wird nunmehr auf Grund der vorstehend vorgeschriebenen Situierung der Brandabschnittstüren eine weitere Fluchtmöglichkeit über die jeweiligen Ankunftsgänge zurück in Zone 1 des Pierbereiches vorgesehen. Auf Grund dieser neugeschaffenen Möglichkeit ist der Entfall der Fluggastbrücken als Fluchtmöglichkeit als unbedenklich anzusehen.

2. Auf Grund der neuen Fluchtwegsituation (siehe Punkt 1., 2. Absatz) sind die Schiebetüren am Ende der Ankunftsgänge mit einem Totalöffnungssystem auszustatten.
3. Die Türen zu Räumen, die von mehr als 4 Arbeitnehmern benützt werden können, sind auf mindestens 1,00 m zu verbreitern.
4. Es ist sicherzustellen, daß im Bereich der Anschlüsse der fixen Brücken an den Pier die Fluchtwege im Erfordernisfall verfügbar sind, wobei eine Umgehung der Sicherheitskontrolle nicht möglich sein darf. Ein entsprechendes Projekt, welches insbesondere auch die Türsicherung in sämtlichen Fluchtwegen umfaßt (siehe auch Pkt. 16 der Vorschriften des

Bescheides vom 20.8.1992, I/7-L-89/0-1), ist der Luftfahrtbehörde so rechtzeitig vorzulegen, daß eine Berücksichtigung noch rechtzeitig vor Inangriffnahme der Bauarbeiten möglich ist.

5. Zwischen Klimazentrale 3 und nördlichem Kollektoranschluß ist ein T 30-Türe vorzusehen.
6. Die Türe zum TTH-Lager in Achse 41a, Kollektorebene, ist nach innenaufschlagend einzurichten.
7. Die Türe vom Kollektor in die Klimazentrale 3 zwischen Achse 39a und 40 ist in die Klimazentrale 3 aufschlagend einzurichten.
8. In den Shops der Abflugebene sind die an der Nordseite vorgesehenen Lichtbänder auf mindestens auf einer Breite von 1,00 m im Bereich des Arbeitsplatzes auf eine Höhe von 1,50 m abzusenken, um eine Sichtverbindung ins Freie zu gewährleisten.
9. Im übrigen gelten die Vorschriften der Errichtungsbewilligung vom 20.8.1992, I/7-L-89/0-1 sinngemäß auch für die den Gegenstand der heutigen Verhandlung bildenden Abänderungen.

C) Erklärungen

Sämtliche Verhandlungsteilnehmer nehmen das Verhandlungsergebnis zustimmend zur Kenntnis.

D) Der Verhandlungsleiter verkündet somit den nachfolgenden

B e s c h e i d
S p r u c h

Namens des Landeshauptmannes von Niederösterreich wird wie folgt entschieden:

I.

Der Flughafen Wien Aktiengesellschaft wird die

luftfahrtbehördliche Errichtungsbewilligung

für die Projektänderung des Pier West entsprechend Abschnitt A) der vorliegenden Verhandlungsschrift (1. Abänderung der Errichtungsbewilligung vom 20.8.1992, I/7-L-89/0-1) erteilt.

Rechtsgrundlage:

§ 78 Abs. 1 und 3 des Luftfahrtgesetzes (LFG), BGBl.Nr. 253/1957.

II.

Diese Bewilligung wird unter den nachstehenden Voraussetzungen erteilt:

1. Die Ausführung hat entsprechend der in der Verhandlungsschrift festgehaltenen Beschreibung und den der Verhandlung zugrundeliegenden Unterlagen zu erfolgen. Sofern sich jedoch aus den Vorschriften gemäß Punkt 2. Abänderungen des Projektes ergeben, sind diese vorzunehmen.
2. Die im Zuge der Verhandlung gemachten Vorschriften (Abschnitt B) der Verhandlungsschrift) sind einzuhalten.

Rechtsgrundlage:

§ 79 Abs. 2 LFG.

III.

Für die Erteilung dieser Bewilligung sind nachstehende Beträge zu entrichten:

Verwaltungsabgaben gemäß der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung 1983, BGBl.Nr. 24 in der geltenden Fassung:

| | |
|---|------------|
| Tarifpost 393 lit.b Ziff. 2 | öS 1.000,- |
| Tarifpost 7 | öS 1.200,- |
| Kommissionsgebühren gemäß der NÖ Landes-Kommissionsgebührenverordnung, LGBl.Nr. 3860/1-2 | öS 3250,- |
| Barauslagensatz für das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, Verkehrs-Arbeitsinspektorat | öS 1.170,- |
| die NÖ Landesstelle für Brandverhütung | öS 1.892,- |

Rechtsgrundlage:

§§ 76, 77 und 78 AVG 1950

Die Verwaltungsabgaben und Kommissionsgebühren sind binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides mittels des beigeschlossenen Zahlscheines an das Amt der NÖ Landesregierung zu überweisen.

Der Barauslagensatz für das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr und die NÖ Landesstelle für Brandverhütung ist mittels des in der Verhandlung übergebenen Zahlscheines ebenfalls binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides direkt zu überweisen.

Begründung

Die beantragte Bewilligung war auf Grund des Ergebnisses der Verhandlung zu erteilen. Die Vorschreibung der Bedingungen und Auflagen war zur Gewährleistung eines zweckentsprechenden Betriebes bzw. zur Abwendung von Gefahren erforderlich.

Die Vorschreibung der Gebühren, Abgaben und Kostenersätze stützt sich auf die angeführten Gesetzesstellen.

Die Kommissionsgebühren gliedern sich wie folgt:

Verhandlung am 17.3.1994

23 Amtorgane, je 15 halbe Stunden ; 1. Sitzung 7 halbe Stunden
 Ende: 17.15 Uhr

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann von den Parteien des Verfahrens Berufung eingebracht werden.

- Damit die Berufung inhaltlich bearbeitet werden kann, muß sie binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides schriftlich, telegrafisch, fernschriftlich oder mittels Telekopie beim Amt der NÖ Landesregierung oder beim Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, Radetzkystraße 2, 1030 Wien, eingebracht werden
- diesen Bescheid bezeichnen (bitte das Bescheidkennzeichen angeben!)
- einen Antrag auf Änderung oder Aufhebung des Bescheides sowie
- eine Begründung des Antrages enthalten.

Die Stempelgebühr (Bundesstempelmarken) beträgt für die Berufung S 120.--.

Der Inhalt und die Verkündung dieses mündlichen Bescheides werden gemäß § 62 Abs.2 AVG 1950 beurkundet.

Auf die Verlesung der laut diktierten Verhandlungsschrift wird von den Verhandlungsteilnehmern verzichtet.

Jene Verhandlungsteilnehmer, die die Verhandlungsschrift nicht am Schluß unterfertigt haben, haben sich nach Abgabe ihrer in der Verhandlungsschrift festgehaltenen Erklärung - sofern keine Erklärung festgehalten wurde, ohne Einwand - entfernt.

Die Vertreter der Flughafen Wien Aktiengesellschaft und des Verkehrs-Arbeitsinspektorates begehren die Zustellung einer schriftlichen Bescheidausfertigung.

Die Verhandlung wird um 17.15 Uhr geschlossen.

Verhandlungsdauer: 8.30 Uhr bis 17.15 Uhr *von durch 7 besch. Stunden angesetzt*

(Unterbrechung: 10.00 Uhr bis ~~11.30~~ Uhr *mit von 13.00 bis 15.45 Uhr*)

G.g.g.

St. ...

de. Mr. ...

M. H. ...

Karl ...

... ...

... ...

... ...

... ...

I/7-L-89/0-1

Betrifft

Flughafen Wien-Schwechat; Pier West (Objekt 109); Errichtungsbewilligung

Verhandlungsschrift

aufgenommen vom Amt der NÖ Landesregierung am 20. August 1992 am Flughafen Wien-Schwechat.

Beginn: 9.00 Uhr

Gegenstand

der Verhandlung ist das Ansuchen der Flughafen Wien Aktiengesellschaft um Erteilung der luftfahrtbehördlichen Errichtungsbewilligung für die Errichtung des Pier West am Flughafen Wien-Schwechat.

Anwesend

Wirkl.Hofrat Dr.Gottfried Hasenöhrl als Verhandlungsleiter

Dipl.Ing. Christian Marek
Mag. Heinrich Knab

f.d. Bundesministerium für
öffentl. Wirtschaft und
Verkehr

ASekr. Herbert Lenk

f.d. Verkehrs-Arbeits-
inspektorat

Ing. Kurt Klein
Dietmar Leitinger
Johann Fehrer

f.d. Bundesamt für Zivil-
luftfahrt

ADir. Johann Trettler
MR Dr. Anton Zeissl

f.d. Republik Österreich
Bundesgebäudeverwaltung

WHR Dipl.Ing. Otto Sattler

als Amtssachverständiger
für das Bauwesen

Insp.Rat Ing.Ernst Scheithauer

als Amtssachverständiger
für Maschinenbau, Elektro-
technik und Fördertechnik

Dr. Susanne Radvanyi-Pfleger

als Amtssachverständige
für Medizin

| | |
|---|---|
| AR Gebhard Walter | f.d. Finanzlandesdirektion f.Wien, NÖ und Bgl. |
| Dir.Ing. Günter Perdich | f.d. NÖ Landesstelle für Brandverhütung |
| Hauptm. Peter Bencza ASekr. Rudolf Diendorfer | f.d. Bundespolizeidirektion Schwechat |
| ORev. Josef Pfeiffer Gruppeninsp. Ludwig Riegler | f.d. Zollamt Flughafen Wien |
| Dipl.Ing. Walter Hutterer Mag. Erwin Moritz | f.d. Arbeitsinspektorat f.d. 5.Aufsichtsbezirk |
| Capt. Peter Schmidleitner Stv. Flugbetriebsleiter Ing. Gerhard Mischka | f. Austrian Airlines |
| Ing. Ludwig Appinger | f.d. Stadtgemeinde Schwecat |
| Prok.Ing. Erwin Pascher Dipl.Ing. Werner Hackenberg Ing. Alfred Greimel Ing. Gerhard Gruber Friedrich Vonasek | f.d. Flughafen Wien Aktiengesellschaft |
| Arch. Dipl.Ing. Franz Fehringer Arch. Walter Achtzi | f.d. Planung |

A) Allgemeines

Eingangs wird vom Verhandlungsleiter im Einvernehmen mit dem BMföWuV OZB festgestellt, daß für das eingereichte Projekt der Errichtung des Pier West die Zuständigkeit des LH von NÖ gegeben ist, da laut Gutachten des BAZ (siehe Abschnitt D dieser VS) eine optische oder elektrische Störwirkung dieses Bauwerkes nicht zu erwarten ist.

Weiters wird im Einvernehmen mit dem BMföWuV festgestellt, daß Gegenstand der heutigen Verhandlung das Bauwerk des Pier West, einschließlich der haustechnischen Einrichtungen und der Brandschutzeinrichtungen ist. Nicht Gegenstand der heutigen Verhandlung sind die beweglichen Fluggastbrücken, das Andocksystem, Aufzüge, Fahrtreppen und -steige, Sicherheitsbeleuchtung, Trafo- und Hochspannungsanlagen, die Einrichtungen (Installationen) des Kollektors einschließlich die Absicherung des Kollektors gegen unbefugtes Eindringen,

Heizungs-, Lüftungs- und Klimaanlage, 400 Hz-System, LFZ-Klimatisierung, Röntgenanlagen für die Sicherheitskontrolle, Sicherheitssystem für die Notausgänge. Außerdem ist nicht Gegenstand der Verhandlung die Markierung und Befeuerung der Bewegungsflächen sowie die Beleuchtung des Vorfeldes und die Außenbeleuchtung des Piers.

B) Ortsaugenschein

Allgemeines

In Verfolgung der Zielsetzung des Masterplanes, ist die Errichtung des Pier West entsprechend einem Passagieraufkommen ab der 8 Millionen-Grenze pro Jahr vorgesehen.

Auf Grund der günstigen Verkehrsentwicklung der vergangenen Jahre wird die 8 Millionen-Passagier-Grenze voraussichtlich 1995 erreicht werden.

Durch die Errichtung des Pier West kann nach wie vor der Grundsatz der zentralen Abfertigung bis zur Phase 4 des Masterplanes durch Zu- und Umbauten in kleineren Schritten bei weitgehender Einhaltung der vorhandenen Bausubstanz erhalten bleiben.

Gegenüber einer Entwicklung der Open-Apron-Abfertigung ist der Einsatz von Fluggastbrücken in der Hauptsache in Forderungen und Wünschen der Fluggäste, Fluggesellschaften, des Betriebspersonales sowie in den Auflagen von Behörden nach größerer Sicherheit begründet.

Der Passagier erreicht über Fluggastbrücken ohne zusätzliche Verkehrsmittel und auf kürzestem Weg vom zentralen Abfertigungsgebäude sicher und schnell sein Flugzeug. Er wird nicht mit witterungsbedingten Einflüssen und Geruchsbelästigungen konfrontiert und benötigt von der Abfertigungsebene bis zum Flugzeug keine Treppen. Außerdem wird durch den Einsatz von Fluggastbrücken der gesamte Vorfeldverkehr entlastet und das Unfallrisiko auf dem Vorfeld stark reduziert.

Durch die Lage des Pier West, geringe Entfernung zum Hauptgebäude, ist die Nutzung der Anlagen des Zentralgebäudes optimal gegeben. Der Verbindungsgang soll mit zwei Rollsteigen, zur Verbesserung des Komforts für den Passagier, ausgestattet werden. Der westliche Ankunftsgang zur Gepäckausgabe kann die erhöhte Kapazität durch weitere Paßkontrollen bewältigen.

Konstruktive Ausbildung

Die Gründung erfolgt auf Flachfundamenten, die in die in geringer Tiefe unter dem Vorfeld anstehende Schotterschicht einbinden.

Alle aufgehenden tragenden Bauteile, wie Stützen und Scheiben, werden aus Stahlbeton ausgeführt.

Entsprechend der Brandschutzklasse F 90 beträgt die Betondeckung mind. 2,5 cm. Die Decken über der Vorfeldebene, über der Abfertigungsebene sowie die diversen Zwischengeschoßdecken werden als Plattenbalkendecken aus Stahlbeton der Güte B 400 ausgeführt.

Die Tragkonstruktion der Kuppel wird aus Stahl oder Holz ausgeführt.

Die Tragkonstruktion der Brücke vom Pier zum Gelenk A/B besteht aus einem Stahlhohlkasten auf runden Stützen im Abstand von ca. 44 m. Die Außenstützen sowie das Dach der Brücke werden als Stahlkonstruktion mit Trapezblechabdeckung ausgebildet. Das Gelenk A/B wird zur Gänze aus Stahlbeton, im Zuge des Ausbaues Süd, bereits errichtet.

1. Funktions- und Nutzungsbeschreibung

1. 1 Abfertigungsebene

In der Abfertigungsebene des Piers sind fünf Doppel- und zwei Einzelabrufräume, zwei Buffets, zwei Sondergasträume, zwei Räume für den Verkehrsdienst, ein Raum für Erste Hilfe, ein Baby-Raum sowie entsprechende Sanitäreanlagen vorgesehen. Weiters sind ein

Duty-Free-Shop und 4 Shops eingeplant. Je eine Koje ist für den Zoll und für die Information vorgesehen.

Die Abrufräume selbst sind nur über eine Sicherheitskontrolle (insgesamt 7 Anlagen) zugänglich. Als Service ist für den bereits im Abrufraum befindlichen Passagier ein Telefon und eine WC-Anlage im Zwischengeschoß vorgesehen.

Sonstige zusätzliche Aktivitäten sind aus Sicherheitsgründen nicht eingeplant. Bei einem allfälligen Gepäckcheck können die Passagiere über die zu den WC-Räumen führenden Treppen weiter zur Rollfeldebene geführt und mit dem Autobus zur Gepäcksidentifizierung (Sicherheitgate) gebracht werden. Nach der Identifizierung werden die Passagiere wieder mit dem Autobus zur Stiegenanlage am Vorfeld, welche zur Fluggastbrücke führt, gebracht.

Von jedem Abrufgang ist ein Counter für die Abfertigung vorgesehen. Die Zentralhalle und die Wartezone vor den Shops dienen zum Aufenthalt der Passagiere.

1.2. Emporeebene

Im Bereich der Sanitärräume und Aufzugsanlagen in den Achsen 56-57 und 41-42 (Ostseite) ist eine Emporeebene geplant, in welcher Technik-, Aufenthalts- und Sanitärräume untergebracht sind.

1.3 Zwischenebene

Zwischen Abfertigungs- und Vorfeldebene ist eine Zwischenebene eingezogen, in der die WC-Anlagen für die Abrufräume sowie Büroräume, Garderobe- und WC-Anlagen für den Abfertigungsdienst, für die OS-Linienwartung, Lauda Air und für den Sicherheitsdienst eingeplant sind.

1.4 Vorfeldebene

In der Vorfeldebene sind die technischen Räume im inneren

Kernbereich, weiters sind Aufenthalts- und Bereitschaftsräume für die OS-Linienwartung, für das Reinigungs- und Vorfeldpersonal und Lager für den Abfertigungsdienst, der OS-Linienwartung, Lauda Air und sonstige Airlines sowie dem technischen Dienst, weiters Räume für Müll, Fettabscheider (Gastrozone) und Anlieferung in dieser Ebene vorgesehen.

1.5 Keller/Kollektor

In der Kellerebene sollen lediglich Technikräume untergebracht werden:

- Klimazentralen,
- Schublüfterzentrale,
- Trafostation 18 mit Hoch- und Niederspannungsanlage,
- Schwachstromhauptverteiler,
- Wasseraufbereitungsanlage,
- Lager für Technik.

Die Anbindung der Medien erfolgt über eine Kollektoranlage.

1.6 Übergang zu Fluggastbrücken

Für die Verbindung zwischen Gebäude und Brückenrotunde ist eine Qualität in F 90 (Stahlbaukonstruktion) zugrundegelegt, die auch durch eine Stahlkonstruktion mit Feuerschutz erstellt werden kann.

Der Boden und die Wände des Überganges werden in F 90 - Qualität hergestellt.

Die Dachdecke wird ähnlich ausgebildet wie im Pier.

Am Übergang zur Fluggastbrücke (bewegliche Brücke) ist jeweils eine Stiegenanlage zum Vorfeld eingeplant, welche sowohl für die Passagiere als auch für das Bedienungs- und LFZ-Personal dient.

- 7 -

1.7. Fluggastbrücken

Diese werden gesondert verhandelt.

1.8 Verbindungsgang (Hauptgebäude-Pier)

Der Übergang zum Pier wird in einer Stahlkonstruktion auf Betonstützen ausgeführt. Darüber wird eine Stahlleichtkonstruktion und ein Trapezblechdach mit Wärmedämmung und Feuchtigkeitsisolierung errichtet.

Auf der einen Seite befindet sich eine vollflächige Verglasung. Die Seite nach Norden wird mit geschlossenen Paneelen und mit zwei Bullaugen pro Feld versehen. An der Südostseite werden drei Ausgangstüren eingebaut, welche für drei provisorische Gateausgänge genutzt werden können. Der Abgang erfolgt über überdachte Fluggastbrücken zu den Vorfeldebussen. Nach Inbetriebnahme des Pier West werden die provisorischen Gates wieder aufgelassen. Vor dem Übergang zum Pierbereich ist an der Westseite eine Notstiege vorgesehen.

2. Elektrotechnik

2.1 Hochspannungsanlage (Trafostation 18)

Diese wird gesondert verhandelt.

2.2 Niederspannungsanlage/Batterieraum

Die Niederspannungsschaltanlage ist neben dem Hochspannungsraum situiert.

Sie wird gesondert verhandelt.

2.3 400 Hz-Versorgung

Für die Bord-Stromversorgung der Flugzeuge ist je Brücke ein statischer Umformer (50 Hz auf 400 Hz) mit einer Nennleistung von 90 - 120 kVA vorgesehen.

Die 12 Umformer sind im Sockel des Brückenkopfes untergebracht.

Im übrigen wird diese Anlage gesondert verhandelt.

2.4 Installationsanlage

Ausgehend von der Niederspannungshauptverteilertafel, über einen Steigschacht, wird die Hauptverkabelung für die Allgemeinverteiler in den Zwischendeckenbereich der Abfertigungsebene geführt.

Die Installation der Kabeltassen im Bereich der Kuppel erfolgt ringförmig zu den einzelnen Subverteilern, in denen die weitere Verteilung nach Licht-, Kraft- und Steckdosenstromkreisen vorgenommen wird. Die übrige Installation wird sternförmig teils in Kabeltassen teils in Installationsröhren geführt.

Die Hauptanspeisungen für HKLS, Aufzüge etc., werden bis zu den Einspeiseklemmen der jeweiligen Verteiler geführt.

2.5 Beleuchtung

| | Bel. (E) | Art der Beleuchtung |
|---------------------------|----------|----------------------|
| <u>Vorfeldebene:</u> | | |
| Personalräume | 300 lx | Einbauleuchten |
| Technikräume | 100 lx | FR-Aufbauleuchten |
| Lagerräume | 100 lx | FR-Aufbauleuchten |
| Sanitärräume | 100 lx | Einbauleuchten |
| Verkehrsflächen | 100 lx | abhängig von Bereich |
| <u>Zwischenebene:</u> | | |
| Personalräume | 300 lx | Einbauleuchten |
| Sanitärräume | 100 lx | Einbauleuchten |
| Garderoben | 100 lx | Einbauleuchten |
| <u>Abfertigungsebene:</u> | | |
| Halle | 200 lx | indirekt über Kuppel |
| Abrufräume | 200 lx | Einbauleuchten |
| Check in-Bereich | 500 lx | Einbauleuchten |
| Buffet | 500 lx | Einbauleuchten |

- 9 -

| | | |
|--------------------------|-----------|-----------------------------|
| 1. Hilfe-/Babyraum | 300 lx | Einbauleuchten |
| VIP-Bereich | 200 lx | Einbauleuchten |
| Duty Free Shop | 500 lx | Einbauleuchten |
| Sanitärräume | 100 lx | Einbauleuchten |
| <u>Emporeebene:</u> | | |
| Personalräume | 300 lx | Einbauleuchten |
| Sanitärräume | 100 lx | Einbauleuchten |
| Technikräume | 100 lx | Einbauleuchten |
| <u>Außenbeleuchtung:</u> | ca. 50 lx | FR-Aufbau bzw. Gasentladung |
| <u>Keller:</u> | | |
| Technikräume | 100 lx | FR-Aufbauleuchten |

Die mittleren Beleuchtungsstärkewerte gelten für den Betriebszustand, der Alterung und Verschmutzung berücksichtigt. Der Neuwert liegt um etwa 25 % höher.

Die Beleuchtungsstärkewerte sind Richtwerte (nach ÖNORM O 1040), die anzustreben sind, jedoch durch bauliche Gegebenheiten, architektonische und einrichtungsmäßige Erfordernisse, abweichen können.

Für die Kennzeichnung der Flucht- bzw. Verkehrswege wird eine ersatzstromversorgte (Netzersatzanlage) Sicherheitsbeleuchtung vorgesehen.

2.6 Erdung und Blitzschutz

Die Erdungsanlage wird im Bereich der Technikzentrale als Fundamenterdung ausgeführt, die Erdung der übrigen Bereiche erfolgt über Tiefenerder.

Die Hauptableitungen werden in den Säulen geführt und verbinden die Fangleitungen mit der Erdungsanlage. Soweit Bauelemente des Hochbaues, wie z.B. metallische Dacheindeckungen, Fassadenelemente etc., den Anforderungen hinsichtlich

Fangleitungen nach ÖVE 49 entsprechen, werden diese als solche herangezogen.

Für den Anschluß von Potentialausgleichsschienen sind an entsprechenden Stellen (z.B. in der Technikzentrale) Anschlußfahnen auszuführen.

2.7 Schwachstromanlagen

Auf Kellerebene wird ein Raum für die Nachrichtentechnik-Hauptverteiler eingerichtet. In diesem Raum sollen Hauptverteiler bzw. Verstärkeranlagen für folgende Anlagen errichtet werden:

- Telefonanlage
- Gegensprechanlage
- elektroakustische Anlagen
- Brandmeldeanlage (Vollschutz)
- Uhrenanlage

Für die EDV-Anlagen werden Subverteiler in den Schwerpunkten und ein Hauptverteiler im Emporegeschoß (Pierkopf) angeordnet.

Die Anbindung erfolgt über den Kollektor.

3. Heizung, Lüftung, Klima

Diese Anlagen werden gesondert verhandelt. Grundsätzlich ist folgendes vorgesehen:

Abrufräume:

Raumtemperatur Winter: + 20°C

Raumtemperatur Sommer: + 26 °C

Statische Heizung: Unterflurkonvektoren
mit Stützluftung und
Zonenregelung.

Hochdruck-Klimaanlage der Klasse WK mit
Zonenregelung.

Luftwechsel: kühllastbedingt

Mindestfrischlufttrate: 40 m³/h Person

| | |
|---|---|
| Brückenköpfe: | Raumtemperatur Winter: + 20°C Raumtemperatur Sommer: + 26°C Heizung und Kühlung mittels Gebläse- konvektoren (Fan-Coil) in 4-Leiter-System. Frisch- Lufteinblasung (Überdruck im Raum) Luftwechsel: ca. 5fach/h |
| Halle mit Check-in, Sicherheit: | Raumtemperatur Winter: + 20°C Raumtemperatur Sommer: + 26°C Luftheizung und Luftkühlung Niederdruck-Klimaanlage der Klasse WK Luftwechsel: kühllastbedingt Mindestfrischluftrate: 40 m ³ /h Person |
| Verbindungsgang: | Raumtemperatur Winter: + 20°C Raumtemperatur Sommer: + 26°C Heizung und Kühlung mittels Umluft- Gebläsekonvektoren in Zwischendecken- ausführung. Lüftungsanlage ausgelegt für ca. 1,5fachen Frischluftwechsel |
| Warten, Duty Free Shops, VIP-Räume | Raumtemperatur Winter: + 20°C Raumtemperatur Sommer: + 26°C Statische Heizung für Außenzonen mittels Paneelheizkörper oder Konvektoren Hochdruckklimaanlage der Klasse WK Luftwechsel: kühllastbedingt Mindestfrischluftrate: 40 m ³ /h Person |
| Betriebsräume: | Raumtemperatur Winter: + 20°C Raumtemperatur Sommer: + 26°C Heizung und Kühlung mittels Gebläse- konvektoren (Fan-Coil) in 4-Leiter-System |

- 12 -

Niederdrucklüftungsanlage

Luftwechsel: ca. 2fach/h

Buffets:

Raumtemperatur Winter: + 20°C

Raumtemperatur Sommer: + 26°C

Niederdruck-Klimaanlage der Klasse WK

Luftwechsel: kühllastbedingt

Sanitärräume:

Raumtemperatur Winter: + 18°C

Raumtemperatur Sommer: unbestimmt

Statische Heizung mittels

Paneelheizkörper

Niederdruck-Lüftungsanlage

Frischluftrate: 60 m³/h WC oder Piss.**Lagerräume****Vorfeldebene:**

Raumtemperatur Winter: + 18°C

Raumtemperatur Sommer: unbestimmt

Statische Heizung mittels

Paneelheizkörper

Niederdruck-Lüftungsanlage

Luftwechsel: ca. 3fach

Büros,**OS-Linienwartung:**

Raumtemperatur Winter: + 20°C

Raumtemperatur Sommer: unbestimmt

Statische Heizung mittels

Paneelheizkörper

Niederdruck-Lüftungsanlage

Luftwechsel: ca. 3fach

Frischluftransaugung: Im Bereich des Piers - Achse 41 (laut Gutachten der NÖ-Umweltschutzanstalt A.A.-418/5-92 v. 26.6.92)

Fortluftausblasung: Im Bereich der Achsen 41-44

Wärmeversorgung: Vom Fernwärmenetz des Flughafens 140/70° C, Umformer in der Klimazentrale, Anschluß über

- 13 -

Kollektor.

Kälteversorgung: Vom Fernkältenetz des Flughafens 7/12° C,
Anschluß über Kollektor.

3.2 LFZ-Klimatisierung

Zum Einbau von LFZ-Klimatisierungsanlagen sind zur Unterbringung der Klimageräte entsprechende Räume im Kellergeschoß vorgesehen. Bei Installation der Anlagen wird ein gesondertes Projekt der Luftfahrtbehörde vorgelegt.

4. Gesundheitstechnische Anlagen

4.1 Versorgungssystem

4.1.1 Trinkwasserversorgung

Das Trinkwasser für die Versorgung der Sanitäreinheiten erfolgt vom bestehenden Wassernetz. Die Zuleitung wird in einen Kollektor in das Gebäude geführt. Die Verteilung erfolgt über Steigleitungen in Schächten zu den Sanitäreinheiten. Für die Wasserversorgung der Luftfahrzeuge ist eine Entkeimungsanlage im Gerätezentrum Ost vorhanden.

4.1.2 Warmwasserversorgung

Die Warmwasserbereitung erfolgt in der Kellerebene Achse 56a-57. Die Aufladung der Boiler erfolgt vom Heißwassersystem über Plattenwärmetauscher mit primär- und sekundärseitiger Regelung. Warmwassernetztemperatur ca. 45° C.

4.2 Entsorgungssystem

Das Gebäude wird im Trennsystem entsorgt.

4.2.1 Schmutzwasserentsorgung

Das Schmutzwasser wird über Fallstränge in das

Grundkanalsystem entsorgt.

Folgende Gruppen werden an das Schmutzwassersystem angeschlossen:

- Sanitärgruppen
- Klimazentrale
- Fan-Coil-Anlage

4.2.2 Regenwasserentsorgung

Die Entsorgung der Dachflächen erfolgt über Dachgullys und Fallstränge innerhalb des Gebäudes zum Regenwasserkanal.

4.2.3 Fettabscheider

Für die zwei Gastrobereiche ist jeweils ein Fettabscheider entsprechender Größe vorgesehen.

5. Maßnahmen für den Brandschutz

Generell wird festgestellt, daß im verhandlungsgegenständlichen Objekt zwei Brandabschnitte vorgesehen sind:

- Pierbereich und
- Verbindungsgang.

Außerdem bilden die noch zu verhandelnden beweglichen Fluggastbrücken mit den angeordneten Luftfahrzeugen jeweils eigene Brandabschnitte.

5.1 Pierbereich

Die Treppenhäuser besitzen zur Rauchentlüftung mindestens 1 m² große Öffnungen am obersten Punkt des Treppenhauses mit Handauslösung.

Die auf der Innenseite liegenden Treppen zu den WC-Zonen enden offen zum Abrufraum. Hier ist keine Entlüftung vorgesehen.

Bezüglich der Brandmeldeanlage ist ein sogenannter Vollschutz für den gesamten Baukörper, d.h. alle Ebenen, vorgesehen.

Für das Abfertigungsgeschoß sind Wandhydranten nach ÖNORM geplant, die mit der vorgesehenen Schlauchlänge einen Radius von 20 m abdecken. Handfeuerlöscher werden zu gegebener Zeit positioniert.

In der Vorfeldebene sind Unterflurhydranten in dem Bereich der Stiegenhäuser vorgesehen.

Die tragende Konstruktion in F 90 besteht aus einer Stahlbetonplatte auf Stützen .

Die Giebelwände des Piers werden in F 90 ausgeführt.

Für den Pierbereich ist eine Brandrauchentlüftung vorgesehen.

5.2 Verbindungsgang

Im Anschluß an die Erweiterung des Gelenks A/B ist eine Brandabschnittstrennung mit Brandschutztüren vorgesehen. Die Brandabschnittstüren und -schotten werden über Rauchmelder gesteuert. Im Übergang zum Pier ist eine verschiebbare Brandschotte vorgesehen. In der Schotte befinden sich Schlupftüren.

Der Anschlußpunkt der Schotte zur verglasten Fassade wird auf beiden Seiten ca. 1,0 m in F90 gegen Brandüberschlag von einem Brandabschnitt in den anderen gesichert. Diese Überschlags-Schutzmaßnahme liegt hinter der Glasfassade.

Im Dach wird die anschließende Deckenzone in F90 ausgebildet, wobei 1,0 m nach jeder Seite als Minimum vorgesehen ist.

5.3 Brandmeldeanlage

Für den gesamten Bereich ist eine Brandmeldeanlage in

Vollschutzausführung vorgesehen.

6. Flugzeugandocksystem/Rollgassenbefeuering

Zur Rollführung der Luftfahrzeuge zu den Abstellpositionen ist ein Andocksystem (Type Safegate oder ähnliches) vorgesehen.

Als weitere Rollhilfe ist die Erweiterung der Rollgassenbefeuering vorgesehen.

Ein entsprechendes Projekt wird erst beim BMföWV eingereicht.

7. Markierungsplan

Die entsprechende Bewilligung wird beim BMföWV eingeholt.

FLUCHTWEGANALYSE

Der Bemessung der Fluchtwege und Stiegenhäuser liegen die folgenden Annahmen zugrunde.

a) Zoneneinteilung

Zone 1 umfaßt den gesamten Passagierbereich westlich der Achse 38, Zone 2 den Wartebereich nach der Sicherheitskontrolle (Gates C1 - C12).

b) Kapazitätsauslegung

Das Fluggastgebäude ist für eine Spitzenstundenkapazität von jeweils 2.500 abfliegende bzw. ankommende Passagiere ausgelegt.

c) Personenaufteilung

Unter Berücksichtigung der Aufteilung der Passagiere auf die einzelnen Gebäudeteile ergibt sich für den Pier West folgender Personenbelag:

- 17 -

Abflugebene (1. OG):

| | |
|-------|---|
| 400 | ankommende Passagiere (Zone 1) |
| 400 | abfliegende Passagiere (Zone 1) |
| 400 | abfliegende Passagiere (Zone 2) |
| 120 | Passagiere Restaurant Zentralbereich (Zone 1) |
| 80 | Passagiere Restaurant Achse 38 (Zone 1) |
| 120 | Passagiere OS-Lounge |
| 50 | Bedienstete von Shops, Fluglinien, Restaurants und VIE |
| ----- | |
| 1.570 | Personen, davon |
| 1.170 | Personen in Zone 1 |
| 400 | Personen in Zone 2 |

Empore (2. OG):

Im Emporebereich zwischen den Achsen 41-42 befinden sich Naßgruppen für am Flughafen Beschäftigte, ein Aufenthaltsraum für die Angestellten der Shops sowie ein Büro.

In der Achse 56-57 befinden sich Naßgruppen, Technikräume, ein Aufenthaltsraum für Beschäftigte der Restaurants sowie ein Büro.

Der Belag dieser Bereiche ist mit jeweils maximal 5 Personen anzunehmen; im Fluchtfall benützt dieser Personenbereich die in unmittelbarer Nähe situierten Stiegenhäuser (Stiegen 10 bzw. 12).

Abflugebene (1. OG):

Zone 1: Der Passagierbelag in Zone 1 umfaßt insgesamt 1.170 Personen. Diesen Personen stehen folgende Fluchtwege zur Verfügung:

5 Stiegenhäuser in den Achsen 38a (Stiege 1), 41a Nord (Stiege 2), 41a Süd (Stiege 12), 46 (Stiege 4), 57 (Stiege 10),

mit jeweils einer Stiegenlaufbreite von 1,50 m. Dies ergibt eine Gesamtstiegenlaufbreite von 7,50 m.

Gemäß Allgemeiner Arbeitnehmerschutzverordnung (AAV) ergibt sich folgender Berechnungsschlüssel:

Für 200 Personen ist eine Stiegenlaufbreite von 2,40 m erforderlich. Für je weitere 200 Personen ist zusätzlich eine Stiegenlaufbreite von 60 cm notwendig.

Für die 1.170 Personen der Zone 1 ergibt dies eine erforderliche Stiegenlaufbreite von 5,40 m.

Zone 2: Die Zone 2 umfaßt die Gates C1 - C12 nach der Sicherheitskontrolle.

Unter der Annahme einer relativ gleichmäßigen Aufteilung der sich in Zone 2 befindlichen Passagiere ergibt sich ein durchschnittlicher Belag pro Gate von ca. 40 bis 50 Passagiere.

Diesen Passagieren stehen im Fluchtfall in den Gates C2/C3, C4/C5, C6/C7, C8/C9 sowie C10/C11 je zwei Stiegenhäuser mit einer Gesamtlauflbreite von 2,40 m (pro Doppelgate) = 200 Passagiere, zur Verfügung.

In den Gates C1 und C12 steht jeweils ein Stiegenhaus mit einer Stiegenlaufbreite von 1,20 m zur Verfügung.

Weiters besteht die Möglichkeit, aus den Gates durch die Sicherheitskontrolle in Zone 1 sowie in die Fluggastbrücken zu flüchten.

Zwischengeschoß:

Im Zwischengeschoß befinden sich Büros und Aufenthaltsräume von VIE, OS-Linienwartung und Polizei; der Gesamtbelag während der Spitzenstunden ist jedoch nicht relevant, da zu den Spitzenzeiten die Sicherheitskräfte, die Vorfelddiensteten und die OS-Linienwartung ihren Dienst vor Ort versehen.

Vorfeldebene:

Die Büro- und Warteräume im Rollfeldgeschoß verfügen über direkt ins Freie führende Ausgänge. Eine zusätzliche Belastung der Stiegenhäuser erfolgt daher nicht. Zudem sind auch diese Räumlichkeiten während der Spitzenstunden nur geringfügig belegt.

Keller:

In dieser Ebene befinden sich Technikräume. Es ist in diesem Bereich nur mit einer geringen Personenzahl, und zwar ausschließlich Personal (max. ca. 20 Personen gleichzeitig), zu rechnen.

Diese Personen können über die Stiegenhäuser in den Achsen 41a (Stiege 12) sowie 56a (Stiegen 10 bzw. 10a) ins EG bzw. von dort direkt ins Freie gelangen.

Projektsunterlagen

Die der heutigen Verhandlung zugrunde liegenden Projektsunterlagen werden der VIE zwecks Eintragung der sich aus den ASV-Gutachten ergebenden Änderungen und Wiedervorlage nach Durchführung der Änderungen zurückgestellt.

C) Stellungnahme der ASV gemeinsam mit den Vertretern des VAI und der NÖ-Brandverhütungsstelle

Gegen die Erteilung der luftfahrtbehördlichen Errichtungsbewilligung für das verhandlungsgegenständliche Projekt besteht kein Einwand, wenn nachfolgenden Vorschreibungen entsprochen wird:

- 1) Das Bauvorhaben ist den statischen Erfordernissen gemäß unter Beachtung der einschlägigen Ö-Normen auszuführen.
- 2) Im Zuge der Baudurchführung sind Ö-Norm-gemäß Betonprobewürfel anfertigen und von einer staatlich autorisierten Prüfanstalt auf Druckfestigkeit prüfen zu lassen. Die Prüfzeugnisse sind

spätestens anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung der Luftfahrtbehörde vorzulegen.

- 3) Mit der Durchführung der Fundament- und Eisenabnahme ist der Verfasser der statischen Berechnung zu betrauen. Ein zusammenfassender Bericht hierüber ist spätestens zur Benützungsbewilligungsverhandlung der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
- 4) Fußböden im Bereich von Hauptgängen und Stiegen müssen der Brennbarkeitsklasse A entsprechen.
- 5) Für die verlegten Materialien für Fußboden-, Wand- und Deckenbeläge sowie für Vorhänge und Dekorationsmaterialien sind Atteste einer in Österreich staatlich autorisierten Prüfstelle über die Brennbarkeitsklasse B 1, die Qualmbildungsklasse Q1 und außerdem für Wand- und Deckenbeläge, Vorhänge und Dekorationsmaterial die Tropfbildungsklasse Tr1 vorzulegen. Außerdem ist von der errichtenden Firma ein Verlege- und Standortnachweis über die verwendeten Materialien zu erbringen. Belichtungskuppeln müssen mind. der Qualmbildungsklasse Q2 entsprechen.
- 6) Für die eingebauten Brand- und Rauchschutztüren (T 30, T 90, R 30) sind Atteste einer in Österreich staatlich autorisierten Prüfstelle vorzulegen. Außerdem ist von der errichtenden Firma ein Einbaunachweis mit Angabe der Typen und den Verbauungsstandorten vorzulegen.
- 7) Für die eingebauten Brandschutzklappen sind Atteste einer in Österreich staatlich autorisierten Prüfstelle vorzulegen. Außerdem ist von der errichtenden Firma ein Einbaunachweis mit Angabe der Typen und den Verbauungsstandorten vorzulegen.
- 8) Für die Brandabschottungen sind Atteste einer in Österreich staatlich autorisierten Prüfstelle vorzulegen. Außerdem ist von der errichtenden Firma ein Einbaunachweis vorzulegen.
- 9) Für die Brandrauchentlüftungsöffnungen ist ein Nachweis über die aerodynamisch wirksame Öffnungsfläche gemäß der Richtlinie

TRVB 125 vorzulegen.

- 10) Für die eingebauten Rauchabschnittsbildungen (Rauchschürzen) ist hinsichtlich ihrer Wertigkeit (R 30) ein entsprechender Nachweis (Attest) vorzulegen.
- 11) Die automatische Brandmeldeanlage ist sowohl im Projektstadium als auch nach Fertigstellung von einer hierfür autorisierten staatlichen Prüfanstalt überprüfen und abnehmen zu lassen. Das Prüfattest hierüber ist der Luftfahrtbehörde anlässlich der Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
- 12) Für die erste und erweiterte Löschhilfe (Handfeuerlöscher, Wandhydranten) ist ein Überprüfungsprotokoll seitens der Flughafen-Betriebsfeuerwehr gemeinsam mit der Brandverhütungsstelle vorzulegen.
- 13) Für die Außenhydranten ist ein Überprüfungsprotokoll seitens der Flughafen-Betriebsfeuerwehr gemeinsam mit der Brandverhütungsstelle vorzulegen.
- 14) Die vorhandene Betriebsbrandschutzordnung ist zu überprüfen bzw. zu erweitern.
- 15) Es ist ein Brandschutzplan gemäß der Richtlinie TRVB 121 zu erstellen und zur Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
- 16) Für folgende Einbauten ist unter Vorlage von Einreichunterlagen gesondert um die luftfahrtbehördliche Genehmigung anzusuchen:

Aufzugsanlagen und Fluggastbrücken

Fahrtreppen und Fahrsteige

Heizungs-, Lüftungs- und Klimaanlage

Kollektoreinrichtungen

Sicherheits- und Fluchtwegbeleuchtung

Gepäcksförderanlage

Röntgenanlagen, etc. für die Sicherheitskontrollen

Trafostationen und Hochspannungsanlagen
Fluchttüren zum Vorfeld (Magnetverschlusstüren)

Vorher sind die Detailprojekte der Abteilung B/5 beim Amt der NÖ Landesregierung zur Vorbegutachtung vorzulegen.

Die Einreichunterlagen für Aufzüge, Fahrtreppen und -steige müssen den Prüfvermerk eines Aufzugsprüfers über die Vorprüfung tragen und sind Ausfertigungen der Gutachten über die Vorprüfung den Unterlagen anzuschließen.

- 17) Die zum Einbau gelangenden Lüftungs- und Klimaanlage, Schächte, Kanäle, etc. sind gemäß der ÖNORM M 7625 auszuführen. Brandschutzklappen müssen die Normkennzeichnung gemäß der zitierten ÖNORM tragen und der Widerstandsklasse K 90 entsprechen.

Die Stellung der Brandschutzklappen muß vor Ort leicht erkennbar sein.

- 18) Die zum Einbau gelangenden Aufzugsanlagen müssen gemäß den Bauvorschriften für Aufzüge ÖNORM B 2450 errichtet werden.

- 19) Soweit ein Aufzugsschacht durch Brandabschnitte führt, muß der Fahrschacht brandbeständig (F 90) ausgeführt werden. Die Türblätter der Fahrschachtabschlüsse sind doppelwandig und mit Steinwollhinterfüllung auszuführen. Werden Zargenstöcke nicht ausgemauert, sind sie ebenfalls zu hinterfüllen.

- 20) Der Zugang zum Triebwerksraum muß innerhalb der Baulichkeit liegen. Niveauunterschiede beim Zugang sind durch Stiegen auszugleichen.

- 21) Die Stromzuführung von Personenaufzügen gemäß Teil 2 der ÖNORM B 2450 ist direkt von der Hauptverteilung zum Triebwerksraum brandbeständig, soweit sie nicht in einem Fahrschacht geführt wird, zu verlegen.

- 22) Triebwerksräume und Fahrschächte sind in die automatische

Brandmeldeanlage einzubeziehen.

- 23) Personenaufzüge gemäß Teil 2 der ÖNORM B 2450 sind mit einer Brandfall-Rückführsteuerung auszuführen, die den Aufzug bei Ansprechen eines Melders im Umgebungsbereich in die Hauptangriffsebene der Feuerwehr holt und dort außer Betrieb nimmt, wobei kraftbetätigte Türen im geöffneten Zustand zu verbleiben haben.
- 24) Die zum Einbau gelangenden Fahrtreppen und Fahrsteige müssen gemäß den Sicherheitsregeln für die Konstruktion und den Einbau von Fahrtreppen und Fahrsteigen ÖNORM B 2460 ausgeführt werden.
- 25) Bei Ansprechen eines Brandmelders im Umgebungsbereich einer Fahrtreppe oder eines Fahrsteiges muß die Anlage sofort abgeschaltet werden.
- 26) Zum Einbau gelangende Toranlagen sind gemäß den Bauvorschriften ÖNORM B 1205 herzustellen. Werden automatische Schiebetüren in Fluchtwegen eingebaut, müssen sie bei Stromausfall selbsttätig öffnen und mit einer Aufschlageinrichtung ausgestattet sein.
- 27) Alle elektrisch betriebenen Tore sowie Hubglieder-, Kipp- und Rolltore mit einer Torblattfläche von mehr als 10 m² und Schrankenanlagen sind einer Abnahmeprüfung durch einen Sachverständigen zu unterziehen und ist eine Ausfertigung der Abnahmebefunde der Luftfahrtbehörde bis spätestens zur Benützungsbewilligungsverhandlung vorzulegen. Darüber hinaus sind Tore und Schrankenanlagen mindestens einmal jährlich auf ihre Betriebssicherheit durch eine fachkundige Person überprüfen zu lassen und sind Aufzeichnungen hierüber in Prüfbüchern zu führen.
- 28) Sämtliche Rohrleitungen sind normgerecht zu kennzeichnen.
- 29) Für die zum Einbau gelangenden Aufzüge, Fahrtreppen und Fahrsteige gelten die Bestimmungen der NÖ Aufzugsordnung vom

15.9.1972, LGBl. 8220-0.

- 30) Die Rampenneigungen auf Verkehrswegen dürfen 10 ‰ nicht übersteigen.
- 31) Bei sämtlichen Stiegen mit mehr als 4 Stufen sind Handläufe vorzusehen.
- 32) Hinsichtlich der Einrichtungen bei den beiden Restaurantsküchen sind der Behörde Detailpläne vorzulegen.
- 33) Betriebsbedingt offen zu haltende Brand- oder Rauchschutztüren sind von der Brandmeldezentrale aus zu steuern.
- 34) Die Türen zu den Fluchtstiegenhäusern von den Restaurants sind auf 1,20 m zu verbreitern.
- 35) Die Elektroinstallationen sind entsprechend den einschlägigen ÖVE-Vorschriften, insbesondere den ÖVE EN 1, EN 2, EN 5, EH 1, EH 41, L 20 etc. herzustellen.
- 36) Bis spätestens zur Benützungsbewilligungsverhandlung ist ein Sicherheitsprotokoll der Luftfahrtbehörde vorzulegen.
- 37) Der Gebäudekomplex ist mit einer Blitzschutzanlage gemäß der ÖVE E 49 (inklusive deren Nachträge) auszustatten. Bis spätestens zur Benützungsbewilligungsverhandlung ist der Luftfahrtbehörde ein Prüfprotokoll gemäß dem Muster der zitierten ÖVE vorzulegen. Diesem Prüfprotokoll sind die entsprechenden Planunterlagen anzuschließen.
- 38) Alle Fluchtwege sind mit einer Sicherheitsbeleuchtung (Fluchtwegbeleuchtung) in Dauerschaltung gemäß den Bestimmungen der ÖVE-EN 2 auszustatten. Die übrige Sicherheitsbeleuchtung ist in Bereitschaftsschaltung gemäß der ÖVE-EN 2 auszuführen.
- 39) Batterieräume und Batterieanlagen sind entsprechend den Bestimmungen der ÖVE C 10/1991 auszuführen.

- 40) Batterieräume sind mit einer ständig wirksamen direkt ins Freie führenden Be- und Entlüftung auszustatten. Werden Abluftventilatoren eingebaut, müssen diese ex-geschützt ausgeführt sein.
- 41) Der Fußboden in Batterieräumen ist wannenförmig, flüssigkeitsdicht und säurebeständig herzustellen.
- 42) In Batterieräumen sind die Betriebsanweisungen des Herstellers aufzulegen. Weiters sind Schutzmittel gegen Verätzungen bereitzuhalten.
- 43) Sämtliche elektrische Betriebsräume sind mit Hinweistafeln gemäß ÖVE E 5 zu kennzeichnen. Diese Räume sind ständig verschlossen zu halten. Der Zutritt ist nur unterwiesenen Personen im Sinne des Elektrotechnikgesetzes zu gestatten.
- 44) In elektrischen Betriebsräumen ist das Merkblatt ÖVE-E 34 "Erste Hilfe bei Unfällen durch Elektrizität" auszuhängen. In ständig besetzten elektrischen Betriebsräumen ist darüber hinaus die ÖVE E 5 "Betrieb von Starkstromanlagen, Teil 1: Grundsätzliche Bestimmungen" und das Merkblatt ÖVE-E 32 "Bekämpfung von Bränden in elektrischen Anlagen und in deren Nähe" auszuhängen.
- 45) Metallische Leitungen, Kabeltassen, etc. sind zum Zwecke des Potentialausgleiches miteinander zu verbinden und an die Erdungsanlage anzuschließen. Diese Ausführung ist im Sicherheitsprotokoll zu bescheinigen.
- 46) In Hochspannungsräumen ist ein einpoliges Übersichtsschaltbild aufzulegen. Die Schaltzellen sind dementsprechend zu bezeichnen. Die Transformatorzellen sind mit den Leistungsschaltern übereinstimmend zu kennzeichnen.
- 47) Transformatorboxen sind mit ständig wirksamen boden- und deckennahen Lüftungsöffnungen auszustatten und sind diese mit Lüftungsjalousien abzudecken.

- 48) Vor jedem Transformator ist zum Schutz gegen zufälliges Berühren eine Holz-Schutzleiste anzubringen.
- 49) Der Sternpunkt jedes Transformators ist starr zu erden. Das Meßergebnis ist der Luftfahrtbehörde spätestens bis zur Betriebsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
- 50) Ein einpoliges Übersichtsschaltbild über die Hochspannungsanlagen ist der Luftfahrtbehörde spätestens bis zur Betriebsbewilligungsverhandlung vorzulegen.
- 51) Innerhalb der Transformatorboxen sind Anschlußklemmen für die Erdungsgarnituren auszuführen.
- 52) Die Türen im Bereich des Überganges vom festen Bauteil zur Fluggastbrücke sind mind. brandhemmend (T 30) auszuführen.
- 53) Stiegenhandläufe müssen eingezogen bzw. nach abwärts geschlossen oder abgerundet sein.
- 54) Die lichte Weite der WC-Zellen-Türen soll 65 cm betragen.
- 55) Die natürliche Lüftung der Büroräume hat durch Fenster zu erfolgen. Bei einer Raumtiefe von mehr als 10 m muß eine Querdurchlüftung durch Lüftungsklappen- oder gegenüberliegenden Fenstern möglich sein.
- 56) Die künstliche Beleuchtung der Büroräume muß tagesähnlichen Charakter aufweisen. Bei Festlegung der Beleuchtungsstärke sind insbesondere der Reflexionsgrad der Wände, Decken und Fußböden sowie diverser Arbeitsflächen zu berücksichtigen.
- 57) Ausgänge für mehr als 4 Arbeitnehmer müssen mind. 1 m breit sein, sind auf diesen Ausgang mehr als 20 Arbeitnehmer angewiesen, müssen sie mind. 1,20 m breit sein.
- 58) Bei Stiegen und Absturzstellen ist Sorge zu tragen, daß ein Durchrutschen von Kindern und Gepäckstücken sicher verhindert

wird.

- 59) Sämtliche doppelflügelige Gangabschlußtüren dürfen keine Kantenschubriegel aufweisen. Dies gilt auch für Türen die Abschlüsse von Fluchtwegen darstellen.
- 60) Alle Farbkennzeichnungen, Hinweisschilder etc. sind entsprechend den Bestimmungen der Ö-Norm Z1000 auszuführen.
- 61) Die handbetätigten Türen müssen mit Griffen, Beschlägen etc. ausgestattet sein, die eine sichere Handhabung bei der Betätigung gewährleisten.
- 62) Auf die Durchfahrtshöhe der Betriebsstraße ist durch das entsprechende Verkehrszeichen gemäß StVO zu verweisen.
- 63) Die der Klimatisierung zugeordneten Schächte sind gegen Körperschallübertragung zu isolieren.
- 64) In allen künstlich belüfteten Arbeitsräumen sind hinsichtlich der Zugluft die Werte des § 12 der Allgemeinen Arbeitnehmerschutzverordnung einzuhalten.
- 65) Jene, Räume die über keine natürliche Belichtung verfügen, dürfen nicht als ständige Arbeitsräume im Sinne der Allgemeinen Arbeitnehmerschutzverordnung benützt werden.
- 66) Bei WC-Anlagen die sowohl von Fluggästen und Arbeitnehmer benützt werden, ist Sorge zu tragen, daß eigene absperrbare WC-Anlagen zur Verfügung stehen.
- 67) Die Oberflächen der Stiegen und Gänge sind gleitsicher auszubilden.
- 68) Sämtliche innenliegenden Räume sind ausreichend zu be- und entlüften.
- 69) Die Fluchtwege zu Ausgängen dürfen nicht mehr als 40 m betragen.

- 70) In den Lagerräumen im Keller sind die Verkehrswege zu markieren.
- 71) Für die Reinigung der Fixverglasung müssen, da sie schwer zugänglich sind, fahrbare, zum Personentransport geeignete Einrichtungen (Hebekanzel, etc.) verwendet werden. (Abnahmeprüfung erforderlich).
- 72) Spätestens bis zur Benützungsbewilligungsverhandlung ist der Luftfahrtbehörde ein Nachweis darüber vorzulegen, daß am Flughafen ausreichende personelle und ausrüstungstechnische Löschkapazitäten für den Einsatz im Pier West für den abwehrenden Brandschutz zur Verfügung steht. Hierbei ist der Maßstab der einschlägigen Richtlinien des NÖ-Landfeuerwehrverbandes anzuwenden.
- 73) Aus dem Kollektor ist im Bereich der Brücke bei der Achse 33 ein Notausstieg vorzusehen.
- 74) Sämtliche Glaswände in Verkehrsbereichen sind bis zu einer Höhe von 1 m über Fußboden aus Sicherheitsglas herzustellen.
- 75) Werden in den festen Teilen der Fluggastbrücken (Zugang bis zur Rotunde) Sichtflächen eingebaut so sind diese mit einer Verglasung in G 30-Ausführung herzustellen. Hierüber sind Bescheinigungen der Herstellerfirma anlässlich der Kollaudierung der Luftfahrtbehörde vorzulegen.

D) Erklärungen

Die Vertreter der Finanzlandesdirektion für Wien, NÖ und Burgenland und des Zollamtes Flughafen Wien, geben folgende Erklärung ab:

Gegen das vorliegende Projekt besteht kein Einwand. Es möge jedoch dafür Vorsorge getroffen werden, daß die erforderlichen Einrichtungen für den Zollbetrieb, wie insbesondere Telefon, Telefax und Anschluß für den Monitor des Mach-Systems, installiert

- 29 -

werden können.

Walter eh.

Riegler eh.

Pfeiffer eh.

Die Vertreter von Austrian Airlines geben folgende Erklärung ab:

Das in den Plänen eingezeichnete Raumangebot für Austrian Airlines, OS-Linienwartung, OS-Duty Free Shop, OS-Stationpersonal und OS-VIP-Lounge entspricht dem Anforderungsprofil von OS. Lediglich bezüglich der inneren Raumteilungen (Zwischenwände) und der Einbau von zusätzlichen Sanitärbereichen (Brausen) wird zwischen OS und VIE noch im Detail eine Abstimmung erfolgen.

Ing. Mischka eh.

Die in den Plänen eingezeichneten Fluggastbrücken ermöglichen nach Ansicht von OS eine zweckgerechte Anordnung der Parkpositionen. Das Projekt sieht bauliche Vorkehrungen für eine Klimatisierungsanlage für die angedockten LFZ sowie die Errichtung einer 400 Hz-Stromversorgungsanlage vor. Dies wird von OS ausdrücklich begrüßt. Weiters wird begrüßt, daß für die angedockten LFZ eine Unterflurbetankungsanlage vorgesehen ist, die bereits abgehandelt wurde. Als Docking-Guidenc-System erachtet OS die Installation des gleichen Systems (Safegata) wie am Pier Ost für zweckmäßig.

Aus Sicht von OS wäre es zweckmäßig, bei Installation einer LFZ-Klimatisierungsanlage auch die Installation einer Druckluftversorgungsanlage für den Triebwerkstart vorzusehen, um den Betrieb von Hilfstriebwerken (APU) aus Umweltrücksichten auf ein Minimum beschränken zu können.

Bei der Projektserstellung für die Fluggastbrücken ist darauf Bedacht zu nehmen, daß die Andockzeiten möglichst kurz gehalten werden können.

Schmidleitner eh.

Die Vertreter des Bundesamtes für Zivilluftfahrt erklären:

Vom Standpunkt der Flugsicherungstechnik wird folgendes festgestellt:

Auf Grund der vorliegenden Pläne der Flughafen Wien AG (Lageplan 1:5000, VIE-Plan Nr. 3750A vom 19.8.1992, Lageplan 1:50000 - Sichtverhältnisse vom 26.6.1992, VIE-Plan Nr. 3749, Lageplan 1:500 - Geometrie und LFZ-Aufstellung, VIE-Plan Nr. 3750 vom März 92) ergibt sich folgende Situation:

| | |
|---|------------------|
| Abstand Pier-Mittelpunkt - C/L RWY 12/30: | 487,596 m |
| Abstand Pier-Südfassade - C/L RWY 12/30: | 451,690 m |
| Abstand Pier-Mittelpunkt - THR 30/neu (in C/L): | 1.731,449 m Höhe |
| Pier: | 193,210 m |

Für die Südfassade ergibt sich in bezug auf den Landekursender (LLZ) des ILS 30 ein Azimutwinkel von ca. $11,4^\circ$. Laut Strahlungsdiagramm für die neue Antenne beim LLZ 30 beträgt die Abschwächung des CR/CSB-Signals an dieser Stelle gegenüber Kurs (Pistenmittellinie, C/L) ca. 35 dB.

Bei einer Höhe der LLZ-Antenne von 177,80 m ergibt sich bei einer Gesamthöhe des Pier West von 193,21 m ein Elevationswinkel von ca. $0,4^\circ$.

Da außerdem bei der Errichtung des LLZ 30 auf dem neuen Standort, wie er sich auf Grund der geplanten Verlängerung der Piste 12/30 gemäß Bescheid des BM für öffentliche Wirtschaft und Verkehr als OZB, Zl. 33.103/314-I/6-1983 vom 12.8.1983, ergibt, das Projekt eines Pier West bei der Auswahl des Antennensystems bereits berücksichtigt worden war, werden daher keine elektrischen Störwirkungen auf den LLZ 30 erwartet.

Durch LFZ, die auf den Parkpositionen 31-38 und 40-42 gemäß VIE-Plan Nr. 3750 abgestellt sind, werden ebenfalls keine störenden Reflexionen erwartet. Bei der Parkposition 39 können bei Abstellen von Großraumflugzeugen beim zukünftigen CAT III-Betrieb auf RWY 30 Kursbeeinflussungen nicht ausgeschlossen werden. Die

- 31 -

Parkpositionen werden im Verfahren des BMföWuV, OZB, zu behandeln sein. Auch auf andere Flugsicherungsanlagen können elektrische Störwirkungen ausgeschlossen werden. Vom flugsicherungstechnischen Standpunkt bestehen daher keine Einwendungen gegen die Errichtung des Pier West.

Ing. Klein eh.

Vom flugsicherungsbetrieblichen Standpunkt wird folgende Stellungnahme abgegeben:

Es wird darauf hingewiesen, daß mit der geplanten Pierkonfiguration und den voraussichtlichen Andockpositionen ein verzögerungsfreies Zu- und Abrollen bzw. Push-back nicht gewährleistet werden kann, da diese Manöver das Rollen am India und den Rollgassen behindern.

Um dennoch einen einigermaßen flüssigen Verkehrsablauf zu erzielen, werden aus flugsicherungsbetrieblicher Sicht nachfolgende Maßnahmen erforderlich werden:

1. Errichtung eines neuen EXIT zwischen den bestehenden Exit 2 und 3. um ein Zu- und Abrollen zu den Positionen am Pier direkt zu gewährleisten und die Kreuzungen Exit 1 und 2 zu entlasten. ✓
2. Der bestehende Exit 2 ist in Flucht zu der neuen Taxylane zu bringen. ✓ 88/3-8
3. Das Errichten einer Plast Protection, um eventuell ein gleichzeitiges Push-back von 2 LFZ ohne Beeinflussung der Betriebsstraße zu ermöglichen. ✓ 88/3-8

Weiters wird festgehalten, daß der Rollweg I im Bereich des Pier West sowie die Rollgasse zwischen den Piers ohne Einschränkungen für LFZ des derzeitigen Codeletter E nicht geeignet sind, sofern Betriebsstraßen am Rande des Rollweges bzw. an den Rändern der Rollgasse errichtet werden.

2 Unterschriften
unleserlich eh.

Zusammenfassend wird seitens des BAZ der luftfahrtbehördlichen Errichtungsbewilligung für das heute zur Verhandlung stehende Projekt zugestimmt, wenn nachfolgenden Vorschreibungen entsprochen wird:

1. Die Höhe der Baukräne im Zusammenhang mit der Errichtung des Pier West ist für das bautechnisch und sicherheitstechnische gerade noch vertretbare Mindestmaß auszulegen. Für jeden Kran ist eine luftfahrtbehördliche Ausnahmegewilligung gemäß § 92 und § 94 LFG zu erwirken.
2. Sollten wider Erwarten durch den Pier-West elektrische Störwirkungen auf Flugsicherungsanlagen auftreten, so sind diese auf Kosten der Bewilligungswerberin zu beseitigen.
3. Die Fassade des Pier West ist blendfrei herzustellen (etwa wie bei Pier Ost). Sollten Blendwirkungen auf Personen, die unmittelbar mit Flugsicherung und -betrieb befaßt sind, auftreten, so sind diese umgehend auf Kosten der Bewilligungswerberin zu beseitigen.
4. Um Einsicht in die abgeschatteten Bereiche des Pier West zu ermöglichen, sind zwei Videoanlagen (sowohl für das BAZ als auch für Movement-Control) zu errichten. Ein entsprechendes Projekt ist der Luftfahrtbehörde vorzulegen (im Einvernehmen mit dem BAZ und dem BMföWuV). ✓
BS/3-2

3 Unterschriften
unleserlich eh.

Die Vertreter des Arbeitsinspektorates für den 5. Aufsichtsbezirk erklären:

In den gewerblich genutzten Bereichen (Shops, Gastgewerbebetriebe) werden die Bestimmungen der Allgemeinen Arbeitnehmerschutzverordnung teilweise nicht eingehalten. (Belichtung, Sicherheitssystem der Notausgänge)

Für das Betreiben der gewerblich genutzten Bereiche sind daher

- 33 -

Ausnahmegenehmigungen der jeweiligen Arbeitgeber bzw. der Betreibergesellschaft erforderlich. Es wird jedoch darauf hingewiesen, daß für nicht belichtete Arbeitsräume eine Ausnahme voraussichtlich nicht möglich sein wird.

Dipl.Ing. Hutterer eh.

Mag. Moritz eh.

Die Vertreter der Republik Österreich (BM für wirtschaftliche Angelegenheiten sowie Bundesbaudirektion Wien) geben folgende Erklärung ab:

Das Projekt wird im Bereich der der Flughafen Wien AG vertraglich zustehenden Bestandsfläche errichtet und entspricht als Bodeneinrichtung dem Vertragsinhalt. Dementsprechend bestehen aus Sicht des Grundeigentümers gegen das vorliegende Projekt keine Einwände.

Trettler eh.

MR Dr. Zeissl eh.

Die Vertreter der Bundespolizeidirektion Schwechat erklären:

Das verhandlungsgegenständliche Projekt sieht ein dezentrales Sicherheitskontrollsystem analog dem bestehenden Pier Ost vor. Das BM für Inneres hat mit Schreiben vom 29.1.1990, Zl. 29201/100-II/3/90, der Errichtung dieser dezentralen Sicherheitskontrollstellen im zukünftigen Pier West zugestimmt.

Zu der vorgesehenen Raumaufteilung (Raumbedarf Polizei Pier West) wird darauf hingewiesen, daß laut Aktennotiz über eine Besprechung mit der VIE am 2.10.1991 folgender Raumbedarf angemeldet wurde:

Basisbetrieb von 12 Sicherheitskontrollstellen mit 7 Röntgenstraßen

- Aufenthaltsräume für ca. 50 gleichzeitig anwesende Dienstnehmer
- 3 Büroräume a 15 m² für Dienstführung
- Garderoben für ca. 150 Dienstnehmer

Aufenthaltsräume und Büros sollten aneinander angrenzend sein und sich möglichst in der Nähe der Gate-Sikobereiche befinden. Garderoben für 150 Dienstnehmer (Damen und Herren) sind vorzusehen.

Für diese Räume werden 80 m² für die Aufenthaltsräume, sowie sanitäre Anlagen (WC und Waschräume für Damen und Herren) sowie 220 m² für Garderobenräume benötigt.

Die 3 Büros haben jeweils 15 m² (3x 15 m²) zu umfassen.

Das vorliegende Projekt hat diesen Raumbedarf noch nicht ausreichend berücksichtigt. Es ist daher das Projekt so abzuändern, daß dem vorstehend angeführten Raumbedarf entsprochen wird.

Im übrigen besteht gegen die Erteilung der luftfahrtbehördlichen Errichtungsbewilligung kein Einwand.

2 Unterschriften
unleserlich eh.

Der Vertreter der Stadtgemeinde Schwechat erklärt:

Die Kundmachung und Auflage des Bauentwurfs ist ordnungsgemäß vorgenommen worden. Einwendungen wurden bei der Stadtgemeinde Schwechat nicht vorgebracht.

Aus Sicht der Stadtgemeinde Schwechat besteht gegen das vorliegende Projekt grundsätzlich kein Einwand. Da das geplante Bauvorhaben jedoch eine wesentliche Erweiterung der Gebäude auf dem Areal des Flughafens bedeutet, wird auf das bereits bekannte Problem einer offensichtlich nicht ausreichenden Betriebsfeuerwehr hingewiesen. Aus Sicht der Stadtgemeinde Schwechat ist diese Problematik bis zu einer eventuellen Betriebsaufnahme unbedingt einer Lösung zuzuführen, da ansonsten die Sicherheit der Gebäude, Besucher, Passagiere und Bediensteten nicht gewährleistet erscheint.

Ing. Appinger eh.

Stellungnahme der Vertreter des BM f. öffentliche Wirtschaft und Verkehr - OZB als Flughafenaufsichtsbehörde:

Gegen die Erteilung der beantragten Errichtungsbewilligung bestehen seitens des BMföWuV als Flughafenaufsichtsbehörde keine Bedenken, wenn den von den ASV, den Behördenvertretern bzw. den Vertretern des BAZ geforderten Auflagen und Bedingungen entsprochen wird.

Im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt sind jedoch zusätzlich nachstehende Bedingungen zu erfüllen:

1. Für die Markierung (unter Berücksichtigung weitestgehend einheitlichen Richtlinien) und die Rollleitbefeuerung, das Docking-Guidance-System sowie die Vorfeldbeleuchtung und Außenbeleuchtung des Piers sind dem BMföWuV als OZB gemäß § 78 Abs. 2 LFG entsprechende Projekte zur Genehmigung vorzulegen.
2. Auf dem verhandlungsgegenständlichen Gebäude sind Hindernisfeuer gemäß §§ 92 und 93 ZFV, BGBl. 313/72, anzubringen.
3. Sämtliche Bauarbeiten sind im Einvernehmen mit dem BAZ (Flusi) derart durchzuführen, daß die elektrische und optische Störwirkung gemäß § 94 LFG vermieden werden.
4. Im Zuge der Bauarbeiten notwendige Einschränkung der Betriebsbereitschaft des VIE sind beim BMföWuV als OZB gemäß § 4 Abs. ZFBO, BGBl.Nr. 72/1962, rechtzeitig zu beantragen.

Da die von den Vertretern des BAZ aus flugsicherungsbetrieblicher Sicht als erforderlich erachteten Maßnahmen betreffend die Rollbewegungen im Bereich der beiden Piers zur Gewährleistung eines sicheren und zweckmäßigen Flughafenbetriebes seitens des BMföWuV als Flughafenaufsichtsbehörde ebenfalls als notwendig erachtet werden, sind der Flughafenaufsichtsbehörde Projekte betreffend die Neugestaltung der Verbindungsrollwege zw. den

Rollwegen I und O sowie die Errichtung einer Blast-Protection im Bereich der nördlichen Betriebsstraße vorzulegen.

Dipl.Ing. Marek eh.
Knab eh.

E) Der Verhandlungsleiter verkündet somit nachfolgenden

B e s c h e i d
S p r u c h

Namens des Landeshauptmannes von Niederösterreich wird wie folgt entschieden:

I.

Der Flughafen Wien Aktiengesellschaft wird die

luftfahrtbehördliche Errichtungsbewilligung

für den Pier West, Objekt 109, am Flughafen Wien-Schwechat in jenem Umfang, wie er als Verhandlungsgegenstand aus Abschnitt A) hervorgeht erteilt.

Rechtsgrundlage:

§ 78 Abs. 1 und 3 des Luftfahrtgesetzes (LFG), EGBL.Nr. 253/1957.

II.

Diese Bewilligung wird unter den nachstehenden Voraussetzungen erteilt:

1. Die Ausführung hat entsprechend der in der Verhandlungsschrift festgehaltenen Beschreibung und den der Verhandlung zugrundeliegenden Unterlagen zu erfolgen. Sofern sich jedoch aus den Vorschriften gemäß Punkt 2. Abänderungen des Projektes ergeben, sind diese vorzunehmen.

- 37 -

2. Die im Zuge der Verhandlung gemachten Vorschreibungen (Abschnitt C und D) der Verhandlungsschrift sowie Stellungnahmen der Finanzlandesdirektion für Wien, NÖ und Burgenland sowie des Zollamtes Flughafen Wien, des BAZ, der Bundespolizeidir. Schwechat und des BMföWuV - OZB laut Abschnitt D der Verhandlungsschrift sind einzuhalten.

Rechtsgrundlage:

§ 79 Abs.2 LFG

III.

Für die Erteilung dieser Bewilligung sind nachstehende Beträge zu entrichten:

Verwaltungsabgaben gemäß der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung 1983, BGBl.Nr. 24 in der geltenden Fassung:

| | |
|--|------------|
| Tarifpost 393 lit.b Ziff.1 (neu) | S 2.000,-- |
| Tarifpost 7 | S 690,-- |

| | |
|---|------------|
| Kommissionsgebühren gemäß der NÖ Landes-Kommissionsgebührenverordnung, LGBl.Nr.3860/1-2 | S 4.680,-- |
|---|------------|

| | |
|--|------------|
| Barauslagenersatz für das Bundesministerium für öffentl. Wirtschaft u. Verkehr - Verkehrs-Arbeitsinspektorat | S 1.170,-- |
|--|------------|

Rechtsgrundlage:

§§ 76, 77 und 78 AVG 1950

Die Verwaltungsabgaben und Kommissionsgebühren sind binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides mittels des beigeschlossenen Zahlscheines an das Amt der NÖ Landesregierung zu überweisen.

Der Barauslagenersatz für das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr ist mittels des in der Verhandlung den Vertretern der Flughafen Wien Aktiengesellschaft übergebenen Zahl-

scheines ebenfalls binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides direkt zu überweisen.

Begründung

Die beantragte Bewilligung war auf Grund des Ergebnisses der Verhandlung zu erteilen. Die Vorschreibungen der Bedingungen und Auflagen war zur Gewährleistung eines zweckentsprechenden Betriebes bzw. zur Abwendung von Gefahren erforderlich.

Die Vorschreibung der Gebühren, Abgaben und Kostenersätze stützt sich auf die angeführten Gesetzesstellen.

Die Kommissionsgebühren gliedern sich auf wie folgt:

4 Amtorgane, je 9 halbe Stunden

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann von den Parteien des Verfahrens Berufung eingebracht werden.

Damit die Berufung inhaltlich bearbeitet werden kann, muß sie

- binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides schriftlich, telegrafisch, fernschriftlich oder mittels Telekopie beim Amt der NÖ Landesregierung oder beim Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, Radetzkystraße 2, 1030 Wien, eingebracht werden

- diesen Bescheid bezeichnen (bitte das Bescheidkennzeichen angeben!)
- einen Antrag auf Änderung oder Aufhebung des Bescheides sowie
- eine Begründung des Antrages enthalten.

Die Stempelgebühr (Bundesstempelmarken) beträgt für die Berufung S 120.--.

Der Inhalt und die Verkündung dieses mündlichen Bescheides werden gemäß § 62 Abs.2 AVG 1950 beurkundet.

- 39 -

Auf die Verlesung der laut diktierten Verhandlungsschrift wird von den Verhandlungsteilnehmern verzichtet.

Jene Verhandlungsteilnehmer, die die Verhandlungsschrift nicht am Schluß unterfertigt haben, haben sich nach Abgabe ihrer in der Verhandlungsschrift festgehaltenen Erklärung - sofern keine Erklärung festgehalten wurde, ohne Einwand - entfernt.

Die Vertreter der Flughafen Wien Aktiengesellschaft und des Verkehrs-Arbeitsinspektorates begehren die Zustellung einer schriftlichen Bescheidausfertigung.

Die Verhandlung wird um 17.00 Uhr geschlossen.

Verhandlungsdauer: 9.00 Uhr bis 17.00 Uhr
(Unterbrechung: 12.00 Uhr bis 15.30 Uhr)

G.g.g.

Dr. Hasenöhrl eh.

11 Unterschriften
unleserlich eh.

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung

