

Flugs *bereit*

Airport: Die Flughafenfeuerwehr – wer sie stellt, was sie tut, was sie kostet. Porträt einer nahezu unsichtbaren Institution, die in Bälde ein nigelnagelneues Gebäude bezieht.

Seit dem 11. September 2001 ist alles anders. Auch bei Winzigflughäfen wie dem Bozner gelten nach den Terror-Attentaten von New York strengste Sicherheitsmaßnahmen. Nicht nur beim Check-in. Wer mehr sehen will als das Besucherareal, wird gewissermaßen erst einmal geröntgt.

Das dauert bis zu 48 Stunden, bis ein ausgefülltes Formular peinlichst genau auf seine Richtigkeit abgeklopft ist. Mit dem Abhaken der Formalien und dem Passieren der letzte Sicherheitschranke vor dem Flugfeld fällt rechter Hand, gleich unterhalb des Towers, schon das Kronjuwel der Flughafenfeuerwehr ins Auge: ein Flugfeldlöschfahrzeug (FLF) des Typs Man Protecfire: „In 25 Sekunden bringt es das FLF auf 80 Stundenkilometer“, sagt Vizekommandant Florian Alber. Für einen LKW-Typ dieser Größenordnung ungewöhnlich genug. Die Höchstgeschwindigkeit wird mit 110 km/h angegeben.

„Das ermöglicht es uns bei einem Unfall schon nach nur einer Minute auf dem Flugfeld einzugreifen“, erklärt Ingenieur Alber. Technische Besonderheiten – darüber können auch abgeklärte Feuerwehrleute ins Schwärmen geraten.

Dabei hat sich die Feuerwehr des Airport Bozen Dolomiten in puncto Ausrüstung gar nicht einmal sonderlich großzügig eingedeckt, wie man das von vielen Freiwilligen Feuerwehren im Lande her gewohnt ist. Über das Was und Wie entscheidet nämlich die Internationale Zivilluftfahrtsbehörde ICAO. Ihre Empfehlungen, gestaffelt nach Flughafenkategorie, die sich wiederum nach der Größe der landenden und startenden Flug-

zeuge richtet, sind, ist wie in anderen Ländern auch, hierzulande gesetzlich verankert.

Der Fuhrpark, die Art und Menge der Löschmittel und die Einsatzmodalitäten und -taktiken sind demnach genauestens vorgegeben. Eine Empfehlung der ICAO sieht zum Beispiel vor, dass bei idealen Sicht- und Fahrbedingungen jeder Punkt auf der Start- und Landebahn wie auch jeder andere Teil der Bewegungsfläche am Flughafen, innerhalb von zwei und nicht mehr als drei Minuten nach dem Alarm erreicht werden sollte; nach nur zwei Minuten am Einsatzort muss 50 Prozent der vorgesehenen Löschmittelmenge abgegeben sein.

Vorschriften. Um den peniblen Vorgaben gerecht zu werden, hat man sich am Bozner Flugplatz im Jahr 1999 eben jenes zweite FLF zugelegt, das nun vor der Feuerwehrhalle dauergeparkt ist. Davor hatte es noch jenes Flugfeldlöschfahrzeug der Marke Mercedes Benz - Rosenbauer getan, das nun neben einem Jeep, dem Einsatzleitfahrzeug, in der zu klein geratenen Halle geparkt ist. Der Grund: Seit der Airport

zeitweilig in die 5. Flughafenbrandschutzkategorie eingestuft werden muss (von zehn verschiedenen Kategorien) und an Wochenenden durch die Bewegungen der größeren Flugzeuge des Typs „Bombardier-Dash Q8 400“ zeitweise auch in die 6. Kategorie, ist es mit dem einen Löschfahrzeug plus Reserve, nicht mehr getan. Dabei besitzt die Flughafenfeuerwehr noch ein drittes Löschfahrzeug. Es handelt sich um einen mehrfach einsetzbaren Transport-LKW, der mit Auflademodulen zum FLF hochgerüstet werden kann und bei Wartungs- und Reparaturarbeiten eines der beiden anderen Löschfahrzeuge als Reserve dient. Für dieses Fahrzeug findet sich am Flugplatz erst gar kein Platz mehr. Es befindet sich im Gelände der Berufsfeuerwehr von Bozen.

Das ist kein Zufall. Im Gegensatz zu internationalen Gepflogenheiten, wonach die Flughafenbetreibergesellschaften sich selbst um den Brandschutzdienst kümmern, wird die Flughafenfeuerwehr in Bozen von der Berufsfeuerwehr gestellt – und damit vom Land Südtirol. Dass es sich dabei um versteckte Kos-



Die Flughafenfeuerwehr vor einem ihrer insgesamt drei Löschfahrzeuge

ten handelt, die in den bisherigen Rechnungsspielen der Flughafengesellschaft ABD – das Land ist über die Transportstrukturen AG (STA) zu über 90 Prozent deren Mehrheitseigner – bislang durch den Rost fielen, will Alber nicht weiter kommentieren und meint nur: „Das ist eine politische Entscheidung.“ Dass die erweiterten Aufgaben der Berufsfeuerwehr nach ff-Informationen zuweilen in personellen Notstand bringen, will Alber indessen nicht ganz verneinen.

Normalerweise versehen während der Öffnungszeiten des Flughafens (von 6 Uhr bis 23 Uhr), in denen der Flugplatz in die Kategorie 4 fällt, sechs



Bislang mit Platznot gekämpft, nicht nur in der Halle. Dafür bezieht man jetzt eine umso geräumigere Bleibe.



Vizekommandant der Berufsfeuerwehr Florian Alber



Neue großzügige Bleibe: „Optik von außen jetzt nicht ideal“.

hauptsächlich tätige Feuerwehrmänner den Brandschutzdienst. In jenen Stunden aber, in welcher der Flugplatz aufgrund der größeren Flugzeuge in die Kategorie 5 eingestuft wird, braucht es laut ICAO-Richtlinien acht Feuerwehrleute, in der Kategorie 6, die bislang an Wochenenden und seasonsbedingt zum Tragen kommt, gar zehn. „Das stellt uns dann durchaus vor ein Personalproblem“, so Alber.

Zwar verfügt die Berufsfeuerwehr über 124 Männer und Frauen im Schichtdienst – der Stellenplan sieht 149 für das uniformierte Personal vor – doch aufgeteilt auf vier Turnusse ergibt das einen Personalschlüssel von 31 Leuten pro Schicht. Werden zehn Feuerwehrleute für den Brandschutzdienst am Flughafen abgezogen, beginnt in der Bozner Hauptwache unweit der Meraner Kreuzung das „Zittern“.

„Im Notfall verschoben wir die Freischichten“, so Alber, spricht sie werden übersprungen. Oder man greift zum unbeliebtesten

Mittel, dem Streichen besser: Verschieben des Urlaubs. „Unsere letzte Möglichkeit besteht darin, dass wir jemand von einer anderen Schicht zu Überstunden einberufen“, sagt der Vizekommandant. Und: „Wir versuchen die von der EU vorgegebenen Arbeitszeiten einzuhalten“. Will heißen: Mehr als zwölf Stunden ununterbrochene Arbeit sollte es nicht geben, und zwischen zwei Arbeitsschichten sollte eine elfstündige Arbeitspause liegen. Sollte wohl gemerkt. Dass in personellen Notzeiten – wie kolportiert wird – bei zusätzlichen Einsätzen der Berufsfeuerwehr in der Stadt mehr Mitglieder der Freiwilligen Feuerwehren in der Hauptwache anzutreffen sind als Berufslöschmänner, davon will man ebendort nichts wissen.

Der Flugplatz fordert seinen Tribut und schlägt über Umwege zu Buche. Stichwort versteckte Kosten, für die die solcherart in die Pflicht genommene Berufsfeuerwehr freilich nichts kann: So wurden im Jahr 2006 an

365 Tagen 40.424 Mannstunden gezählt (inklusive Überstunden). Geht man von durchschnittlichen Lohnkosten von 28 Euro aus – die Lohnkosten für einen einfachen Feuerwehrmann starten laut Gehaltsamt bei 27,49 Euro – beträgt der Personal-Ausgabeposten 2006 für die Flughafenfeuerwehr über 1,1 Millionen Euro, knapp berechnet. Die Flugfeldlöschfahrzeuge kosten das ihre. Allein das auch nicht mehr neueste Löschfahrzeug aus dem Jahr 1999 schlug mit insgesamt 930 Millionen Lire zu Buche.

Raumnot. Im engen Aufenthaltsraum der Flughafenfeuerwehr indessen freut man sich auf die kommende Zeit. Geht es nach Plan soll es in den kommenden Monaten mit den in jeder Hinsicht tatsächlich beengenden Verhältnissen – ein FLF muss in den winterlichen Nachtstunden in die Hauptwache abgezogen werden, um Erfrierungen vorzubeugen – vorbei sein. Gegenüber auf dem Flugfeld steht bereits das soeben fertiggestellte neue Gebäude der Flughafenfeuerwehr. Mit 16.000 Kubikmetern oder 3.300 Quadratmetern ist es größer geworden als für den Brandschutzdienst am Flugfeld nötig. Der Grund: Man will hier

auch Fahrzeuge der Hauptwache warten, um den zumeist ereignislosen Aufenthalt der Feuerwehrtruppe am Rollfeld sinnvoll zu nützen.

„Es handelt sich um ein Gebäude, das in Symbiose mit der Berufsfeuerwehr in der Stadt genützt werden soll“, erklärt Hanspeter Santer, geschäftsführender Amtsdirektor im Amt für Hochbau Ost. Mit fünf Ausfahrten (bislang eine einzige), einer Werkstätte, einem zweiten Lager, in dem auch Material der Hauptwache gelagert werden soll, einer Einsatzzentrale, einem Aufenthalts-, Fitness- und Ruhe-raum sowie einer Küche und sanitären Räumen hat der stattliche Bau samt Einrichtung immerhin 2,78 Millionen Euro gekostet.

Dass die Einweihung der neuen Räumlichkeiten gerade in die politisch brisante Zeit der umkämpften Flughafenerweiterung fällt, dürfte Wasser auf die Mühlen der Flughafenkritiker sein. „Von außen besehen ist die Optik in Zusammenhang mit den Ausbauplänen des Flugplatzes nicht ideal“, seufzt Alber und fügt hinzu: „Auf unsere neuen Räumlichkeiten warten wir aber ganz unabhängig davon schon lange.“

Markus Larcher