



REPUBLIK ÖSTERREICH  
BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR  
UND ELEKTRIZITÄTSWIRTSCHAFT  
ALS  
OBERSTE ZIVILLUFTFAHRTBEHÖRDE

82/03/0007-4  
VWÖM

20. September 1960.

Wien, am \_\_\_\_\_  
I, Elisabethstraße 9  
Telephon: 43 66 56, Bass 7292  
Telegrammanschrift: Civilair Wien  
Fernschreiber Nr. 1800

Zl. 33.376-I/7/60

B e s c h e i d

Die Tiroler Flughafenbetriebsges.m.b.H. hat am 3. Juli 1958 die Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung beantragt.

S p r u c h

Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft als Oberste Zivilluftfahrtbehörde erteilt hiemit gemäss § 68 des Luftfahrtgesetzes, BGBl.Nr. 253/1957, der

Tiroler Flughafenbetriebsges.m.b.H.

Innsbruck,  
Kranebitter-Allee 97,

im folgenden Flughafenhalter genannt, die Bewilligung zum Betriebe des Flughafens Innsbruck (Z i v i l f l u g p l a t z - B e w i l l i g u n g).

I. Umfang der Bewilligung

1. Die Lage des Flughafens Innsbruck und seiner Anlagen sowie seine Grenzen ergeben sich aus dem Lageplan (Beilage 1).
  - a) Der Flughafenbezugspunkt liegt  $11^{\circ}20'40''$  östlich von Greenwich und in  $47^{\circ}15'39''$  nördlicher Breite, ca. 4,5 km westlich der Stadt Innsbruck.
  - b) Die Flugplatz-Bezugshöhe beträgt 579 m über dem mittleren Meeresspiegel.
2. Der Flughafen darf betrieben werden auf
  - a) einer befestigten Piste (Betonpiste) mit einer Länge von 2.000 m und einer Breite von 40 m, deren Längsachse in der Richtung 08/26 verläuft,
  - b) einer unbefestigten Piste (Graspiste) mit einer Länge von 700 m und einer Breite von 30 m, deren Längsachse 100 m nördlich parallel zur Längsachse der Betonpiste verläuft,
  - c) Rollwegen und
  - d) Abstellflächen.

- 3: Die unter Pkt. 2 bezeichneten Bewegungsflächen dürfen von allen Luftfahrzeugen benützt werden, deren Betriebssicherheitsgrenzen insbesondere Abfluggewicht, Start- und Landestrecke den Abflug und die Landung zulassen.

## II. Sicherheitszone

Es ist in Aussicht genommen, für den Flughafen Innsbruck gemäß §§ 86-88 des Luftfahrtgesetzes folgende Sicherheitszone festzulegen:

### § 1 Flughafenbezugspunkt.

Der Flughafenbezugspunkt des Flughafens Innsbruck liegt  $11^{\circ}20'40''$  östlich von Greenwich und in  $47^{\circ}15'39''$  nördlicher Breite, in einer Höhe von 579 m über dem mittleren Meeresspiegel.

### § 2 Anflugflächen-Bezugspunkte.

(1) Für die Festlegung der westlichen Anflugfläche ( § 3 Abs.3 lit. c und d, Flächen C und D des Sicherheitszonenplanes) der Piste ist von einem Bezugspunkt auszugehen, der in der Vertikalebene durch die Pistenmittellinie, 60 m außerhalb des Pistenendes in einer Höhe von 581 m über dem mittleren Meeresspiegel liegt.

(2) Für die Festlegung der östlichen Anflugfläche ( § 3 Abs. 3, lit. c und d, Flächen C und D des Sicherheitszonenplanes) der Piste ist von einem Bezugspunkt auszugehen, der in der Vertikalebene durch die Pistenmittellinie, 60 m außerhalb des geplanten Pistenendes (Pistenlänge 2000 m), in einer Höhe von  $576^{\circ}5m$  über dem mittleren Meeresspiegel liegt.

### § 3 Begrenzung der Sicherheitszone.

(1) Die Sicherheitszone des Flughafens Innsbruck wird seitlich durch die im Sicherheitszonenplan (Beilage 2) stark ausgezogenen, schwarzen Linien begrenzt.

(2) Die untere Begrenzung der Sicherheitszone wird durch die im Sicherheitszonenplan dargestellten Flächen A bis F gebildet.

(3) Es verlaufen:

- a) die Flächen A (gelb angelegt) 10 m unter der Erdoberfläche,
- b) die Flächen B (braun angelegt) von der Erdoberfläche bzw. vom Rande der Flächen C bis zur Schnittlinie mit der Fläche E nach aussen im Verhältniss 1 : 7 ansteigend,
- c) die Flächen C (grün angelegt) von 6 m über dem westlichen bzw. östlichen Anflugsflächenbezugspunkt (§ 2) bis 60 m nach aussen im Verhältniss 1 : 50 ansteigend,
- d) die Flächen D (soweit rosa angelegt) von 60 m über dem westlichen bzw. östlichen Anflugflächen-Bezugspunkt (§ 2) nach aussen im Verhältniss 1 : 40 ansteigend,
- e) die Fläche E (ocker angelegt) horizontal 45 m über dem Flughafenbezugspunkt,
- f) die Fläche F (soweit grau angelegt) als Kegelgrenzfläche von einer Höhe von 45 m über dem Flughafenbezugspunkt (Schnittlinie mit der Fläche E) nach aussen im Verhältniss 1 : 20 ansteigend.

#### § 4 Luftfahrthindernisse.

(1) Die im Sicherheitszonenplan (Maßstab 1 : 50.000) orangefärbig kenntlich gemachten und in der Beilage 3 verzeichneten Bauten und Bodenerhebungen bilden Luftfahrthindernisse im Sinne des § 85 Abs.1 des Luftfahrtgesetzes.

(2) Im Bereiche der orange angelegten Fläche 4 des Sicherheitszonenplanes (Abhänge der Götzner- und Mutterer Alma, südwestliches Mittelgebirge) ist für die Errichtung von Bauten bis zu einer Höhe von 12 m über Grund eine Ausnahmegewilligung gemäss §§ 86 und 92 Abs.2 des Luftfahrtgesetzes nicht erforderlich.

### III. Haftpflichtversicherung

Der Flughafenhalter ist verpflichtet, eine Haftpflichtversicherung für Personen- und Sachschäden in der Höhe von mindestens 40 Millionen Schilling abzuschliessen.

### IV. Betriebsaufnahme

Der Antrag auf Erteilung der Betriebsaufnahme-Bewilligung (§ 73 LFG) ist bis spätestens 1. September 1961 beim Bundesmini-

sterium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft als Oberste Zivilluftfahrtbehörde einzubringen.

#### V. Beilagen

Der Lageplan samt Legende (Beilage 1), der Sicherheitszonenplan (Beilage 2) sowie das Verzeichnis der Luftfahrthindernisse in der für den Flughafen Innsbruck in Aussicht genommenen Sicherheitszone (Beilage 3) bilden wesentliche Bestandteile dieses Bescheides.

#### VI. Auflagen

1. Der Flughafenhalter hat die erforderlichen Voraussetzungen für eine geordnete Abwicklung des Flughafenbetriebes zu schaffen und aufrecht zu erhalten. Hiezu gehören insbesondere:
  - a) die Errichtung und Erhaltung der für den Betrieb des Flughafens notwendigen Bewegungsflächen, Gebäude und sonstigen Einrichtungen,
  - b) die Schaffung und Aufrechterhaltung der für den geordneten Betrieb des Flughafens notwendigen technischen und administrativen Organisationen,
  - c) die Aufrechterhaltung der Hindernisfreiheit in der für den Flughafen Innsbruck in Aussicht genommenen Sicherheitszone. Die im Lageplan (Beilage 1) bezeichneten Objekte A, B, C und D sind zur Herstellung der Hindernisfreiheit im östlichen Anflugsektor vor der Antragstellung auf Erteilung der Betriebsaufnahmebewilligung abzutragen.
2. Der Flughafenhalter hat eine Flughafenfeuerwehr und eine Sanitätsstelle im Sinne des § 5 der Zivilluftfahrt-Such- und Rettungsdienstverordnung, BGBl.Nr. 74/1960, einzurichten. Der gemäss § 10 der Zivilluftfahrt-Such- und Rettungsdienstverordnung vom Flughafenhalter zu erstellende Einsatzplan ist dem Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft als Oberste Zivilluftfahrtbehörde bis längstens 1. Jänner 1961 zur Genehmigung vorzulegen.
3. Die gemäss § 74 Abs.2 Luftfahrtgesetz vom Flughafenhalter aufzustellenden Benützungsbedingungen sind dem Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft als Oberste

Zivilluftfahrtbehörde vor der Antragstellung auf Erteilung der Betriebsaufnahmegenehmigung zur Genehmigung vorzulegen.

4. Alle wichtigen Vorkommnisse im Flughafenbetrieb und alle besonderen Umstände, die eine vorübergehende oder dauernde Beeinträchtigung der Betriebsbereitschaft des Flughafens zur Folge haben, sind vom Flughafenhalter dem Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft als Oberste Zivilluftfahrtbehörde unverzüglich anzuzeigen.
5. Der Flughafenhalter ist verpflichtet, der Postverwaltung auf Verlangen die erforderlichen Räumlichkeiten zur Abwicklung des Luftpostverkehrs gegen eine angemessene Vergütung zur Verfügung zu stellen.

Für die Erteilung dieser Bewilligung ist gemäss TP.294 der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung, BGBl.Nr.48/1957, ein Betrag von S 600.- in Form von Bundesstempelmarken, und für die am 15. Feber 1960 durchgeführte mündliche Verhandlung gemäss der Bundes-Kommissionsgebührenverordnung, BGBl.Nr.102/1954, ein Betrag von S 392.- mit beiliegendem Erlagschein binnen 2 Wochen nach Zustellung zu entrichten.

#### B e g r ü n d u n g

Am 3. Juli 1958 beantragte die Tiroler Flughafenbetriebsges.m.b.H., die nach Abschluss des österreichischen Staatsvertrages auf dem Flugplatzgelände in Innsbruck, Kranebitten einen zivilen Flugplatzbetrieb aufgenommen hatte, beim Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft als Oberste Zivilluftfahrtbehörde die Erteilung der Bewilligung zum Betriebe eines Flughafens. Nach Herstellung des gemäss § 70 Abs.2 des Luftfahrtgesetzes erforderlichen Einvernehmens mit den Bundesministerien für Landesverteidigung, für Handel und Wiederaufbau und für Land- und Forstwirtschaft wurde dem Land Tirol, der Stadt Innsbruck, der örtlich zuständigen Landes-Landwirtschaftskammer, der Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft, dem Österreichischen Arbeiterkammertag sowie der Flughafen Wien Betriebsges.m.b.H. und der Salzburger Flughafenbetriebsges.m.b.H. Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben, welche mit Ausnahme der Landes-Landwirtschaftskammer für Tirol dem

Vorhaben zustimmten.

Am 15. Feber 1960 wurde an Ort und Stelle gemäss § 70 Abs. 4 des Luftfahrtgesetzes eine mündliche Verhandlung durchgeführt, in deren Verlauf hinsichtlich der für den Flughafen in Aussicht genommenen Sicherheitszone mit den Vertretern der betroffenen Gemeinden das Einvernehmen hergestellt werden konnte. Anlässlich dieser Verhandlung zog auch die Landes-Landwirtschaftskammer für Tirol ihre Einwände zurück. Im Zuge des Ermittlungsverfahrens wurde weiters festgestellt, dass das Flugplatzgelände sowie die vorhandenen und geplanten Bodeneinrichtungen und Anlagen für den Betrieb eines Flughafens geeignet sind, und dass eine sichere Betriebsführung zu erwarten ist. Da die Gesellschaftsanteile der Tiroler Flughafenbetriebsges. m.b.H. mit 40 % auf die Republik Österreich und mit je 30 % auf das Land Tirol und die Stadt Innsbruck entfallen, erscheint auch die Erfüllung der aus dem Luftfahrtgesetz für den Flughafenhalter sich ergebenden Verpflichtungen gewährleistet.

Da somit die Voraussetzungen für die Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung gegeben sind und die Errichtung des Flughafens Innsbruck im öffentlichen Interesse gelegen ist, war spruchgemäss zu entscheiden. Die Auflagen und sonstigen Vorschriften tragen den Erfordernissen eines geordneten Flughafenbetriebes und der Sicherheit der Luftfahrt Rechnung.

Die Kostenentscheidung stützt sich auf die bezogenen Verwaltungsstellen.

Ergeht an:

- 1.) Tiroler Flughafenbetriebsges.m.b.H.  
Innsbruck, Kranebitter Allee 97
- 2.) Bundesministerium für Landesverteidigung  
als Militärluftfahrtbehörde,  
Wien 14., Hütteldorferstrasse 126
- 3.) Bundesamt für Zivilluftfahrt  
Wien I., Am Hof 4
- 4.) Amt der Tiroler Landesregierung  
Innsbruck, Landhaus
- 5.) Magistrat der Stadt Innsbruck  
Innsbruck

Für den Bundesminister:

Dr. F i s c h e r.

Für die Richtigkeit  
der Ausfertigung.

*Handwritten signature*