



BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR
ALS
OBERSTE ZIVILLUFTFAHRTBEHÖRDE

Wien, am 1977 11 24
1010 Elisabethstraße 9
Telephon: 57 56 41, Bass 5650
Telegrammschrift: Civilair Wien
Fernschreiber Nr. 1800

Zl. 33.603/21-I/6-1977

Bitte im Antwortschreiben die Zahl dieses
Schreibens anzuführen.

An die
Tiroler Flughafenbetriebs-
gesellschaft m.b.H.

Flughafen
6026 Innsbruck

Betr.: Flughafen Innsbruck;
2. Änderung der Zivil-
flugplatz-Bewilligung
(Erweiterung der öst-
lichen Flugplatzgrenzen)

B e s c h e i d

Das Bundesministerium für Verkehr als Oberste Zivil-
luftfahrtbehörde erteilt hiemit gemäß §§ 68 und 72
Luftfahrtgesetz, BGBl.Nr. 253/1957 der Tiroler Flug-
hafenbetriebsgesellschaft m.b.H. auf Antrag vom
28.6.1977 die Bewilligung zur Erweiterung der mit Be-
scheid des Bundesministeriums für Verkehr vom 20.9.1960,
Zl. 33.376-I/7-1960 festgelegten Flugplatzgrenzen des
Flughafens Innsbruck zum Zwecke der Einbeziehung der
aus dem beiliegenden Lageplan G.Zl. 44a/77 vom 6.6.1977
samt Grundstückverzeichnis ersichtlichen Grundstücke
des östlichen Pistenvorfeldes in das Flughafenareal,
nach Maßgabe folgender Bestimmungen:

I. Umfang der Bewilligung:

- 1.) Die mit diesem Bescheid erweiterten Flugplatz-
grenzen des Flughafens Innsbruck ergeben sich rot
dargestellt aus dem beiliegenden Lageplan 1:1000,
G.Zl. 44a/77 vom 6.6.1977
- 2.) Die übrigen Bestimmungen der Zivilflugplatz-Bewil-
ligung für den Flughafen Innsbruck vom 20.9.1960,

Zl. 33.376-I/7-1960 in der Fassung des Bescheides vom 28.4.1965, Zl. 33.606/8-I/8-1965 bleiben unberührt.

II. Bedingungen und Auflagen:

- 1.) Nach Einlösung der aus dem Lageplan G.Zl. 44a/77 ersichtlichen Grundstücke ist das gesamte, innerhalb der erweiterten Flugplatzgrenze gelegene östliche Pistenvorfeld einschließlich des Bereiches der Anflugbefeuerung 26 zu planieren und hindernisfrei herzustellen; der quer durch das Pistenvorfeld und die Anflugbefeuerung verlaufende Weg (Parzelle Nr.3702) ist aufzulassen bzw. außerhalb der Flugplatzgrenzen zu verlegen und der Gießenbach, soweit er innerhalb der erweiterten Flugplatzgrenzen verläuft, zu überdecken bzw. zu verrohren. Bei der Bemessung der Tragfähigkeit dieser Überdeckung sind zumindest die Achslasten des schwersten Flughafenlöschfahrzeuges zugrunde zu legen.
- 2.) Die Flughafenumzäunung gem. § 6 Abs. 2 Zivilflugplatzverordnung, BGBl.Nr. 313/1972, ist entlang der erweiterten Flugplatzgrenzen herzustellen. Bei der Ausführung der Umzäunung sind die Forderungen des Bundesministeriums für Inneres in der Verhandlungsschrift vom 28.10.1977, Zl.33.603/20-I/6-1977 zu berücksichtigen.
- 3.) Die Erfüllung der unter Punkt 1.) und 2.) enthaltenen Bedingungen und Auflagen ist dem Bundesministerium für Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde von der Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H. bis längstens 31. Mai 1979 schriftlich unter gleichzeitiger Einbringung eines Antrages gemäß § 73 Luftfahrtgesetz anzuzeigen.

Für die Erteilung dieser Bewilligung sind von der Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H. binnen 2 Wochen nach Zustellung dieses Bescheides gemäß TP 314 b der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung, BGBl.Nr. 53/1968 in der geltenden Fassung eine Verwaltungsabgabe von S 900.-- und gemäß der Bundeskommissionsgebührenverordnung, BGBl.Nr. 246/1976 eine Kommissionsgebühr von S 2-300.-- zu entrichten.

B e g r ü n d u n g

Die Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H. betreibt im Standort Innsbruck auf Grund der Zivilflugplatz-Bewilligung des Bundesministeriums für Verkehr vom 20.9.1960, Zl. 33.376-I/7-1960 in der Fassung des Bescheides vom 28.4.1965, Zl. 33.606/8-I/8-1965 einen Flughafen gemäß § 64 Luftfahrtgesetz.

Mit Schreiben vom 28.6.1977 hat nun die Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H. unter Vorlage eines von Dipl.Ing. H. Mosbacher erstellten Lageplanes vom 6.6.1977 samt Grundstücksverzeichnis eine Änderung dieser Zivilflugplatz-Bewilligung zum Zwecke der Einbeziehung des östlichen Pisten-vorfeldes im Gesamtausmaß von 74.415 m² in das Flughafenareal beantragt und diesen Antrag im wesentlichen mit der Verpflichtung des Flughafenhalters zur Herstellung und Aufrechterhaltung der Hindernisfreiheit im östlichen Pisten-vorfeld sowie der Sicherung des Bestandes und ungehinderten Abstrahlung der in diesem Bereich errichteten Anflug- und Blitzbefeuerung des Flughafens begründet.

Das Bundesministerium für Verkehr hat über diesen Antrag am 28.10.1977 auf dem Flughafen Innsbruck gemäß § 70 Abs. 4 Luftfahrtgesetz eine mündliche Verhandlung durchgeführt und gestützt auf das Ergebnis dieser Verhandlung, insbesondere auf das Gutachten der luftfahrttechnischen Amtssachverständigen folgendes erwogen:

Jeder Zivilflugplatz muß aus Gründen der Sicherheit des Flugplatzbetriebes gemäß § 35 Abs. 2 und 3 Zivilflugplatz-Verordnung-1972 über ein hindernisfreies Pisten-vorfeld verfügen, welches sich bei Pisten der Klassen A und B bis zu einer Entfernung von mindestens 300 m im Anflugsektor vor der Piste erstreckt, um die Gefahren für Luftfahrzeuge, die beim Start oder bei der Landung allenfalls über die Piste hinausrollen bzw. vor der Piste aufsetzen, zu verringern. In diesem kritischen Bereich ereignen sich, wie aus einem Bericht der ICAO vom 18.7.1975 über die Untersuchung der in den Jahren 1970 bis 1972 stattgefundenen Flugunfälle hervorgeht, nahezu 50 % aller Unfälle bei der Landung.

Im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt muß daher dieser kritische Bereich, soweit als möglich in die Flugplatzgrenzen einbezogen werden, wie dies auf den Flughäfen Wien-Schwechat, Graz, Klagenfurt und Salzburg in den letzten Jahren bereits geschehen ist. Auf dem Flughafen Innsbruck hingegen liegt das Pistenvorfeld, welches einen Teil der mit Verordnung des Bundesministers für Verkehr vom 13.2.1961 für diesen Flughafen festgelegten Sicherheitszone bildet, derzeit noch außerhalb der Flugplatzgrenzen und weist nicht die erforderliche Hindernisfreiheit auf. Abgesehen von der nur 60 m vor der Piste stehenden Flugplatzumzäunung und groben Geländeunebenheiten, sind in diesem kritischen Bereich Bäume und sonstige Anpflanzungen sowie ein öffentlicher Weg und ein bis zu vier Meter breiter Bach vorhanden. Diese Luftfahrthindernisse (§ 85 Abs. 1 Luftfahrtgesetz) stellen eine latente Gefahr für den Flugplatzbetrieb dar und beeinträchtigen auch die ungehinderte Abstrahlung der gemäß dem Bescheid des Bundesministeriums für Verkehr vom 12.6.1975, Zl. 33.614/23-I/6-1975 im östlichen Pistenvorfeld errichteten Anflug- und Blitzbefeuerung des Flughafens.

Die Beseitigung dieser Luftfahrthindernisse und die bestimmungsgemäße Verwendung der aus dem Lageplan vom 6.6.1977, G. Zl. 44a/77 ersichtlichen Grundstücke als Pistenvorfeld und Schutzraum der Anflug- und Blitzbefeuerung machen es unumgänglich notwendig, die betroffenen Grundstücke zu erwerben und in das Flughafenareal einzubeziehen.

Wie aus den im Zuge der mündlichen Verhandlung abgegebenen Stellungnahmen der Bundesministerien für Landesverteidigung, für Inneres, für Finanzen, für Bauten und Technik sowie für Handel, Gewerbe und Industrie, weiters des Bundesamtes für Zivilluftfahrt, des Amtes der Tiroler Landesregierung der Bundespolizeidirektion Innsbruck und des Magistrates der Landeshauptstadt Innsbruck hervorgeht, stehen diesem

im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt und damit im öffentlichen Interesse gelegenen Vorhaben keine sonstigen öffentlichen Interessen im Sinne des § 71 Abs. 1 lit d Luftfahrtgesetz entgegen. Die von einzelnen Grundstückseigentümern unter Hinweis auf den Innfluß im westlichen Anflugsektor vorgebrachten Einwendungen sind durch das Gutachten der Amtssachverständigen hinlänglich widerlegt; einerseits ist die durch den Innfluß beeinträchtigte Hindernisfreiheit im westlichen Pistenvorfeld durch eine entsprechende Versetzung der Schwelle o8 kompensiert und andererseits ist gerade durch die damit verbundene Verkürzung der verfügbaren Landestrecke o8 bei Landungen aus westlicher Richtung eher mit einem Hinausrollen über das östliche Ristenende zu rechnen, wie dies schon einmal am 17.11.1972 bei der Landung eines Jet-Flugzeuges der österr. Luftstreitkräfte der Fall war. Auch wird der Flughafen Innsbruck seit Installierung des neuen Anflugverfahrens und Sanierung seiner Piste im Internationalen Luftverkehr wieder verstärkt auch von Jet-Flugzeugen der Allgemeinen Luftfahrt und des gewerblichen Luftverkehrs mit hohen Start- und Landegeschwindigkeiten benützt, sodaß auf die Herstellung und Aufrechterhaltung der Hindernisfreiheit im östlichen Pistenvorfeld einschließlich des Bereiches der Anflugbefeuerung des Flughafens Innsbruck und die Einbeziehung der betroffenen Grundstücke in das Flughafenareal nicht länger verzichtet werden kann.

Zur Wahrung der Sicherheit der Luftfahrt war daher dem Antrag der Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H. stattzugeben und spruchgemäß zu entscheiden, zumal im Sinne eines Beschlusses des Verwaltungsgerichtshofes vom 6.9.1974, Zl. 393/74/6, die Einbeziehung des Pistenvorfeldes in das Flughafenareal im Wege einer Erweiterung der Zivilflugplatz-Bewilligung zu erfolgen hat.

Zum Vorbringen des Vertreters der betroffenen Liegenschaftseigentümerin Anna Liner wird auf die vom Österr. statistischen Zentralamt veröffentlichte Statistik der Zivilluftfahrt verwiesen und im übrigen klargestellt, daß die Einlösung der beanspruchten Grundstücke für Zwecke des Flughafens Innsbruck einen diesbezüglichen Bescheid der Luftfahrtbehörde voraussetzt.

Was schließlich jene Grundstückseigentümer betrifft, die einen Naturalersatz begehrten, wird diesem Verlangen, welches auch in den Bestimmungen des § 99 Abs. 2 Luftfahrtgesetz vorgesehen ist, bei der Einlösung der betroffenen Grundstücke nach Möglichkeit zu entsprechen sein.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf die bezogenen Verordnungsstellen.

Abschriften an:

- 1.) Bundesministerium für Inneres
Am Hof 4
1014 W i e n
- 2.) Bundesministerium für Bauten und Technik
Regierungsgebäude
1010 W i e n
- 3.) Bundesministerium für Finanzen
Himmelpfortgasse 8
1015 W i e n
- 4.) Bundesministerium für Landesverteidigung
Franz Josefs Kai 7-9
1010 W i e n
- 5.) Bundesministerium für Handel,
Gewerbe und Industrie
Regierungsgebäude
1010 W i e n
- 6.) Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft
Regierungsgebäude
1010 W i e n

- 7.) Bundesamt für
Zivilluftfahrt
Schnirchgasse 9
1030 W i e n
- 8.) Amt der Tiroler
Landesregierung

Landhaus
6020 I n n s b r u c k
- 9.) Magistrat der Landeshauptstadt Innsbruck

6020 I n n s b r u c k
- 10.) NOCKER Alois

Hinterwaldnerstr. 2
6020 I n n s b r u c k
- 11.) PORTNER Maria

Dorfgasse 32
6020 I n n s b r u c k
- 12.) PORTNER Andrä

Mariahilfpark 3
6020 I n n s b r u c k
- 13.) LINER Anna
z.H. RA. Dr. Paul LADURNER

Sparkassendurchgang 2
6020 I n n s b r u c k
- 14.) WALCHER Ignaz

Kranebitter Allee 91
6020 I n n s b r u c k
- 15.) MICHEL Anna Maria

Brixnerstr. 4
6020 I n n s b r u c k
- 16.) Mj.BAUR Gertrud,BAUR Edgar und BAUR Manfred
z.Hd. RA.Dr. Helmut KASSEROLER

Brixnerstr. 4
6020 I n n s b r u c k
- 17.) BRANDACHER Anna

Kranebitter Allee 87
6020 I n n s b r u c k
- 18.) JAIS Alois

Kranebitter Allee 89
6020 I n n s b r u c k
- 19.) PRUGGER Paula

Höttinger Au 74
6020 I n n s b r u c k

- 20.) HUPPAUF Josef
Bachgasse 1
6020 Innsbruck
- 21.) KUEN Josef
Schneeberggasse 4
6020 Innsbruck
- 22.) KLEDERER Albin
Vogelweiderstr. 3
6020 Innsbruck
- 23.) HEISS Antonia
Schneeberggasse 49 b
6020 Innsbruck
- 24.) HOLZMANN Maria
Saurweinweg 13
6020 Innsbruck
- 25.) MUNZ Helene
Fürstenweg 154
6020 Innsbruck
- 26.) Dr. TANDA Helga geb. Munz
Fürstenweg 154
6020 Innsbruck
- 27.) WALPOTH Irene
Fürstenweg 154
6020 Innsbruck
- 28.) Bundesgebäudeverwaltung II
für Tirol
Kapuzinergasse 2
6020 Innsbruck

Für den Bundesminister:

Dr. W A L C H

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

Heinrich

