



Bundesministerium für Verkehr  
als  
Oberste Zivilluftfahrtbehörde

Zl. 33.603/54-I/6-1980

Bitte im Antwortschreiben die Zahl dieses  
Schreibens anzuführen.

Wien, am 1980.02.14  
1010 Elisabethstraße 9  
Telephon: 57 56 41, Basa 5650  
Telegrammschrift: Civilair Wien  
Fernschreiber Nr. 1800

**Telex Nr. 11800 verkm a**

An die  
Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H.  
6026 Innsbruck, Flughafen

Betr.: 3. Änderung der Zivilflugplatz-  
bewilligung des Flughafens Innsbruck,

### B e s c h e i d

Das Bundesministerium für Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde erteilt hie-  
mit gemäß §§ 68 und 72 des Luftfahrtgesetzes, BGBl.Nr. 253/1957, der Tiroler  
Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H. auf Antrag vom 19.11.1979 die Bewilligung,  
zum Zwecke der Errichtung von Bodeneinrichtungen im südlichen Bereich des Flug-  
hafens Innsbruck, die mit den Bescheiden des Bundesministeriums für Verkehr vom  
20.9.1960, Zl. 33.376-I/7-1960 und vom 24.11.1977, Zl. 33.603/21-I/6-1977 in  
der Fassung des Erkenntnisses des Verwaltungsgerichtshofes vom 6.11.1978, Zlen.  
46/78,53/78,54/78/12-19 festgelegten Flughafengrenzen, durch Einbeziehung der  
./. aus dem beiliegenden Grundstückverzeichnis G.Zl. 158/79 des Dipl.Ing. Mosbacher  
ersichtlichen Grundstücke in das Flughafenareal - mit Ausnahme des Grundstückes  
Nr. 2213, EZ 45 II, KG Hötting, des Erich Viehweider - zu erweitern, nach Maßga-  
be folgender Bestimmungen:

- I.a) Die mit diesem Bescheid erweiterte südliche Flughafengrenze, ausgenommen  
das Grundstück Nr. 2213, EZ 45 II, KG Hötting, des Erich Viehweider, sowie  
die Lage der im südlichen Flughafenbereich geplanten Bodeneinrichtungen  
(Hangar samt Abstellflächen, Geräteeinstellhalle und Ausweichstelle im  
./. Bereich des Rollweges A) ergeben sich aus dem beiliegenden Lageplan 1:2880  
vom 20.12.1979;

- b) In Abänderung des Punktes I Ziff. 2 der Zivilflugplatz-Bewilligung vom 20.9.1960 wird die Breite der befestigten Piste des Flughafens Innsbruck mit 45 m festgelegt;
- c) In Ergänzung des Punktes I Ziff. 3 der Zivilflugplatz-Bewilligung vom 20.9.1960 darf der Flughafen Innsbruck nur von solchen Luftfahrzeugen benutzt werden, die den Anforderungen der Zivilluftfahrt-Lärmzulässigkeitsverordnung, BGBl.Nr. 216/1979 in der jeweils gültigen Fassung, entsprechen.
- II. Zur Sicherheitszone des Flughafens Innsbruck wird festgestellt, daß nach den Bestimmungen der Zivilflugplatz-Verordnung-1972, BGBl.Nr. 313, über den Schutzbereich, die Anflugsektoren der befestigten Piste des Flughafens Innsbruck an der kleinen Paralleelseite (Basis der Anflugfläche) gemäß § 38 der Zivilflugplatz-Verordnung-1972 eine Breite von 180 m, somit 90 m beiderseits der Pistenmittellinie aufweisen. Es ist daher auch bei den im Sicherheitszonenplan (Anhang I der Sicherheitszonen-Verordnung für den Flughafen Innsbruck) dargestellten Anflugflächen C und Übergangsflächen B von dieser Breite auszugehen.
- III. Der Flugplatzbetrieb auf dem im Sinne dieses Bescheides erweiterten Flughafenareal des Flughafens Innsbruck darf erst nach Erteilung der von der Tiroler Flughafenbetriebsges.m.b.H. bis längstens 31. Dezember 1981 beim Bundesministerium für Verkehr zu beantragenden Betriebsaufnahmegenehmigung (§ 73 Luftfahrtgesetz) und nach Erfüllung folgender Bedingungen und Auflagen aufgenommen werden:
- 1.) Die Flughafenumzäunung ist entlang der erweiterten Flugplatzgrenze gemäß § 6 Abs. 2 der Zivilflugplatz-Verordnung-1972, unter Berücksichtigung der vom Bundesministerium für Inneres in der Verhandlungsschrift vom 31.1.1980, Zl. 33.603/52-I/6-1980 gestellten Forderungen zu errichten.

- 2.) Das alte Flughafenrestaurant nördlich der befestigten Piste ist als Luftfahrthindernis zu beseitigen bzw. baulich durch Verringerung seiner Bauhöhe um ca. 7 m derart umzugestalten, daß die nördliche Übergangsfläche gemäß § 40 Abs. 1 der Zivilflugplatz-Verordnung-1972 nicht überragt wird; ebenso sind die Fahnenmaste und Bäume, soweit sie im nördlichen Flughafenbereich die Übergangsfläche überragen, zu beseitigen bzw. entsprechend zu kürzen.
- 3.) Der Parallelrollweg A ist gemäß § 27 der Zivilflugplatz-Verordnung-1972 auf 23 m zu verbreitern und gemäß § 11 der Zivilflugplatz-Verordnung-1972 mit 4,5 m breiten, befestigten Schultern zu versehen.
- 4.) Der im Lageplan projektierte Zufahrtsweg zur Brunnenanlage V2 des Wasserwerkes Innsbruck im südlichen Flughafenbereich ist so zu führen, daß der gemäß § 29 Abs. 1 der Zivilflugplatz-Verordnung-1972 erforderliche Sicherheitsabstand von 38 m zum Südrand des Rollweges A und der geplanten Ausweichstelle gewährleistet ist.

Für die Erteilung dieser Bewilligung ist von der Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H. binnen 2 Wochen dem Bundesministerium für Verkehr gemäß TP 314 b der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung, BGBl.Nr. 53/1968 i.d.g.F., eine Verwaltungsabgabe von S 900,-- und gemäß der Bundes-Kommissionsgebührenverordnung, BGBl.Nr. 246/1976, eine Kommissionsgebühr von S 1.800,-- zu entrichten.

#### B e g r ü n d u n g

Die Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H. hat mit modifiziertem Antrag vom 19.11.1979, unter Vorlage eines vom Ing.Konsulent für Vermessungswesen, Dipl.Ing. Karl H. Mosbacher erstellten Grundstücksverzeichnisses G.Zl. 158/79 vom 2.11.1979 und eines Lageplanes 1:2880 vom 20.12.1979 mit Ergänzung vom 25.1.1980, eine Änderung des in der Zivilflugplatz-Bewilligung für den Flughafen Innsbruck vom 20.9.1960, Zl. 33.376-I/7-1960 in der letztgültigen Fassung festgelegten Betriebsumfanges des Flughafens Innsbruck hinsichtlich der südlichen Flugplatzgrenzen, durch Einbeziehung der im Grundstücksverzeichnis G.Zl. 158/79 genannten Grundstücke bzw. Teile der Grundstücke Nr. 2202, 2207, 2208, 2213, 2214/1, 2224, 2225, 2226, 2227, 2228/1, 3687/1, 2214/2 und 2278 der KG

Hötting, im Gesamtausmaß von 33.147 m<sup>2</sup> in das Flughafenareal beantragt. Begründet wurde dieser Antrag mit der Notwendigkeit der Errichtung von Bodeneinrichtungen (Hangar samt Abstellflächen, Geräteeinstellhalle und Ausweichstelle im Bereich des Rollweges A) und der Sicherstellung des erforderlichen Schutzabstandes vom Rollweg zur Flughafenumzäunung sowie der Herstellung einer Zufahrtsstraße zu der im südlichen Flughafenbereich gelegenen Brunnenanlage V2.

Hierüber wurde vom Bundesministerium für Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde gemäß § 70 Abs. 4 Luftfahrtgesetz am 31.1.1980 auf dem Flughafen Innsbruck eine mündliche Verhandlung durchgeführt und gestützt auf das luftfahrttechnische Gutachten in der Verhandlungsschrift vom 31.1.1980, Zl. 33.603/52-1/6-1980 folgendes festgestellt:

Der Flughafen Innsbruck wird seit der Einrichtung des sogenannten Wolkendurchstoßverfahrens im Jahre 1976 im zunehmenden Ausmaß im internationalen Luftverkehr angeflogen. 1979 wurden 26.751 An- und Abflüge, davon 3.472 im kommerziellen Luftverkehr verzeichnet. Dabei kamen im Charterflugverkehr überwiegend Strahlflugzeuge, wie Boeing 737, DC-9 und F 28 zum Einsatz. Im Jahre 1980 ist eine weitere, erhebliche Steigerung des Flugverkehrs auf dem Flughafen durch einen regelmäßigen Flugdienst des in Innsbruck beheimateten Luftbeförderungsunternehmens TYROLEAN AIRWAYS auf den Strecken Innsbruck - Wien und Innsbruck - Zürich sowie von Charterflügen zu erwarten. Die Flugzeuge dieses Luftverkehrsunternehmens und zwar ein viermotoriges Verkehrsflugzeug DASH-7, 2 Jet-Flugzeuge der Type Cessna 500 und 3 Hubschrauber erfordern für ihre regelmäßige Wartung einen der derzeit am Flughafen vorhandenen beiden Hangar. Der zweite Hangar ist durch in Innsbruck stationierte Flugzeuge der Allgemeinen Luftfahrt total überfüllt, sodaß die Errichtung des vorerst geplanten dritten Hangars samt Abstellfläche unbedingt notwendig ist. Da bei ungünstigen Wetterlagen, wie bei Föhn und im Winterbetrieb darüberhinaus ein zusätzlicher Bedarf für die Hangarrierung fremder, vorwiegend aus dem Ausland anfliegender Luftfahrzeuge besteht, ist auch die Vorsorge von Grundstücken für die Errichtung eines weiteren Hangars westlich des geplanten Hangars III vom Standpunkt der Sicherheit der Luftfahrt gerechtfertigt. Ebenso ist im Interesse einer geordneten Abwicklung

des Flugplatzbetriebes die Errichtung einer Geräteeinstellhalle für Abfertigungs- und Winterdienstgeräte, sowie die Herstellung der projektierten Ausweichstelle im Bereich des Rollweges A, mit Rücksicht auf den zunehmenden Flugverkehr auf dem Flughafen Innsbruck erforderlich.

Die beantragte Erweiterung der südlichen Flugplatzgrenze und die Einbeziehung der für die Errichtung der geplanten Bodeneinrichtungen beanspruchten Grundstücke in das Flughafenareal des Flughafens Innsbruck ist daher notwendig.

Ausgenommen davon ist lediglich die 1715 m<sup>2</sup> große Teilfläche aus dem Grundstück Nr. 2213, EZ 45 II, KG Hötting, des Erich Viehweider, welcher als Einziger der von dem Vorhaben betroffenen Liegenschaftseigentümer die Inanspruchnahme seines Grundstückes abgelehnt hat und bezüglich dessen durch das luftfahrttechnische Gutachten und die Stellungnahme der Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H. in der mündlichen Verhandlung vom 31.1.1980 erwiesen ist, daß dieses Grundstück derzeit für den geplanten Flughafenausbau nicht unbedingt benötigt wird, wenngleich es sinnvoll gewesen wäre, im Interesse einer geraden Führung der Flughafenumzäunung auch dieses Grundstück heranzuziehen.

Da der Ausbau des Flughafens Innsbruck im öffentlichen Interesse liegt und durch die im Zuge des Ermittlungsverfahrens abgegebenen positiven Stellungnahmen der Bundesministerien für Landesverteidigung, für Bauten und Technik, für Land- und Forstwirtschaft, für Inneres und des Bundesministeriums für Finanzen, weiters der Tiroler Landesregierung, der Landeshauptstadt Innsbruck und der Stadtwerke Innsbruck-Wasserwerk, der Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft, der Landeslandwirtschaftskammer für Tirol und der Bezirkslandwirtschaftskammer Innsbruck, wie auch der Halter der übrigen österreichischen Flughäfen und des Bundesamtes für Zivilluftfahrt erwiesen ist, daß der beantragten Erweiterung des Flughafens Innsbruck keine sonstigen öffentlichen Interessen entgegenstehen, war daher dem Antrag der Tiroler Flughafenbetriebsges.m.b.H. stattzugeben.

Da jedoch ein Zivilflugplatz auf Grund der Bestimmungen des § 73 Abs. 2 des Luftfahrtgesetzes nur betrieben werden darf, wenn er den Anforderungen der Zivilflugplatz-Verordnung entspricht und anderenfalls gemäß § 76 Abs. 1 des

Luftfahrtgesetzes die Ausübung des Betriebes untersagt werden müßte, waren im vorliegenden Bewilligungsbescheid, gestützt auf das luftfahrttechnische Gutachten in der Verhandlungsschrift vom 31.1.1980, welchem sich die Oberste Zivilluftfahrtbehörde vollinhaltlich anschließt, auf Grund der Bestimmungen der Zivilflugplatz-Verordnung-1972, die aus dem Spruche ersichtlichen Bestimmungen sowie Bedingungen und Auflagen aufzunehmen.

Die Änderung der in der Zivilflugplatz-Bewilligung vom 20.9.1960 mit 40 m festgelegten Pistenbreite auf 45 m stützt sich auf § 16 Abs. 1 der Zivilflugplatz-Verordnung-1972 und entspricht dem tatsächlichen Ausbauzustand der anlässlich der Pistensanierung im Jahre 1975 bereits entsprechend verbreiterten Piste. Die Einschränkung der Benützbarkeit des Flughafens nur für solche Luftfahrzeuge, welche den Anforderungen der Zivilluftfahrt-Lärmzulässigkeitsverordnung entsprechen, trägt den Bestimmungen des § 3 Abs. 1 der Zivilflugplatz-Verordnung-1972 Rechnung und dient dem Schutz der Flughafenrainer vor unzumutbaren Lärmimmissionen. Die zur Sicherheitszone getroffene Feststellung bezüglich der Breite der kleinen Parallelseite (Basis der Anflugfläche) von 180 m dient der notwendigen Präzisierung der im Sicherheitszonenplan (Maßstab 1:50.000) nur schemaartig ohne Maßangabe dargestellten Anflugflächen C und Übergangsflächen B. Sie ist notwendig, weil die Sicherheitszone eines Flughafens zumindest den Schutzbereich gemäß § 35 ff der Zivilflugplatz-Verordnung zur Gewährleistung der Sicherheit der An- und Abflüge decken muß.

Die der Tiroler Flughafenbetriebsges.m.b.H. auferlegte Verpflichtung, das alte Flughafenrestaurant als Luftfahrthindernis zu beseitigen, war zur Wahrung der Sicherheit der Luftfahrt notwendig, weil dieses Objekt die gemäß § 40 Abs. 1 der Zivilflugplatz-Verordnung-1972 mit 14,3 % geneigte Übergangsfläche des Schutzbereiches der befestigten Piste um nahezu 7 m überragt und damit ein gravierendes Luftfahrthindernis darstellt. Unter Berücksichtigung der den Flughafen Innsbruck in zunehmendem Ausmaß benützensden Strahlverkehrsflugzeuge, welche Start- und Landegeschwindigkeiten von mehr als 200 km/h beim Abheben bzw. Aufsetzen auf der Piste aufweisen, stellt dieses Luftfahrthindernis, welches im kritischen Bereich zunächst der Aufsetzzone bzw. des Abhebebereiches liegt, bei einem plötzlichen, einseitigen Triebwerksausfall und den damit

verbundenen Abkommen des Flugzeuges von der Piste, eine latente Gefahr dar. Diese Gefahr wird bei Starts und Landungen unter Föhnwetterbedingungen mit heftigen, böigen Südwinden und die dadurch bedingte Versetzung der Flugzeuge in nördlicher Richtung noch erhöht. Da ein Zivilflugplatz gemäß § 35 Abs. 1 der Zivilflugplatz-Verordnung-1972 nur betrieben werden darf, wenn der Schutzbereich seiner für den An- und Abflug bestimmten Bewegungsfläche frei von Hindernissen ist, welche die Sicherheit der Luftfahrt beeinträchtigen, ist daher die Beseitigung dieses Luftfahrthindernisses, wie auch der in diesem kritischen Bereich befindlichen Fahnenmaste und Bäume unerlässlich, zumal durch eine bloße Markierung oder Befeuern dieses Luftfahrthindernisses die latente Gefahr für die An- und Abflugbewegungen auf dem Flughafen Innsbruck nicht abgewandt werden kann.

Die übrigen Bedingungen und Auflagen stützen sich auf die im Spruch angeführten Bestimmungen der Zivilflugplatz-Verordnung-1972 und waren im Hinblick auf die Verkehrsaufgaben des Flughafens Innsbruck vorzuschreiben.

Die für die Erfüllung der Bedingungen und Auflagen und die Einbringung des Antrages auf Erteilung der Betriebsaufnahmegenehmigung gesetzte Frist ist in Anbetracht des Umfangs der erforderlichen Grundstückseinlösungen und baulichen Maßnahmen angemessen und stützt sich auf § 72 Abs. 1 lit. c des Luftfahrtgesetzes.

Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf die bezogenen Verordnungsstellen.

Abschrift an:

1. Bundesministerium für Inneres  
1014 Wien, Am Hof 4
2. Bundesministerium für Bauten und Technik  
1010 Wien, Regierungsgebäude
3. Bundesministerium für Finanzen  
1015 Wien, Himmelpfortgasse 8

4. Bundesministerium für Landesverteidigung  
1030 Wien, Dampfschiffstraße 2
5. Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie  
1010 Wien, Regierungsgebäude
6. Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft  
1010 Wien, Regierungsgebäude
7. Bundesamt für Zivilluftfahrt  
1030 Wien, Schnirchgasse 9
8. Amt der Tiroler Landesregierung  
6020 Innsbruck, Landhaus
9. Magistrat der Landeshauptstadt Innsbruck  
6020 Innsbruck
10. Bundesgebäudeverwaltung II für Tirol  
6020 Innsbruck, Kapuzinergasse 38
11. PALL Gertraud  
6020 Innsbruck, Fischerstraße 40
12. VIEHWEIDER Erich  
z.Hd. RA Dr. MOLLING Eberhard  
6020 Innsbruck, Maximilianstraße 9/1
13. Versorgungsanstalt unter dem Schutz  
des hlg. Josef zu St. Nikolaus  
6020 Innsbruck, Innstraße 34
14. Stadtgemeinde Innsbruck  
- Verwaltung öffentliches Gut -  
6020 Innsbruck, Fallmerayerstraße
15. PARTL Anna  
6170 Zirl, Franz Plattnerstraße
16. SEEP Herta  
6020 Innsbruck, Maria Hilfstraße 16

Für den Bundesminister:

Dr. WALCH

Für die Richtigkeit  
der Ausfertigung:

*W. J. ...*