



82/03/00074
VW611

Zl. 33.603/86-I/6-1982

Bitte im Antwortschreiben die Zahl dieses
Schreibens anzuführen.

A-1010 Wien, Elisabethstraße 9

Telex Nr.: 111600

Sachbearb.: Dr. Walch

Telefon: 57 56 41 kl.36

Änderung der Zivilflugplatz-Bewilligung
des Flughafens Innsbruck (Erweiterung
der Flugplatzgrenzen und der Sicherheits-
zone für den Instrumentenflugbetrieb)

An die

Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H.

6020 Innsbruck, Flughafen

B E S C H E I D

Das Bundesministerium für Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde erteilt hiemit gemäß §§ 68 und 72 Luftfahrtgesetz, BGBl. Nr. 253/1957, der Tiroler Flughafenbetriebsges. m.b.H., auf Antrag vom 16.9.1981 in der eingeschränkten Fassung vom 15.12.1981, zur Wahrung der Sicherheit des Instrumentenflugbetriebes auf dem Flughafen Innsbruck die Bewilligung zur Erweiterung der bescheidmäßig festgelegten Flugplatzgrenzen des Flughafens Innsbruck nach Maßgabe folgender Bestimmungen:

I. Flugplatzgrenzen:

Die mit diesem Bescheid erweiterten Flugplatzgrenzen des Flughafens ergeben sich aus dem beiliegenden Flughafenlageplan 1:2.500 vom 4.12.1981 im westlichen Flughafenbereich "rot" und im südöstlichen Flughafenbereich "blau" dargestellt.

II. Sicherheitszone:

Es ist in Aussicht genommen, die mit Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr vom 13.2.1961, Zl. 33.607-I/7-1961,

für den Flughafen Innsbruck festgelegten Sicherheitszone gemäß §§ 86 bis 88 Luftfahrtgesetz dahingehend zu ändern, daß der Sicherheitszonenplan und das Verzeichnis der Luftfahrthindernisse (Anhang 1 und Anhang 2 der Verordnung) durch den beiliegenden Sicherheitszonenplan des Geometers Dipl.Ing. TOMASI, GZ. 792/80 vom 11.8.1981 samt Hindernisverzeichnis ersetzt wird und der § 3 Abs. 3 lit a bis lit d der Sicherheitszonenverordnung wie folgt zu lauten hat:

" (3) Es verlaufen:

- a) die Fläche A (gelb angelegt) auf der Erdoberfläche,
- b) die Flächen B (braun angelegt) von der Verbindungsgeraden der Eckpunkte der Basen der Flächen C bzw. von den Längsseiten der Flächen C nach außen bis zur Schnittlinie mit der Fläche E im Verhältnis 1:7 ansteigend,
- c) die Flächen C (grün bzw. grünschraffiert angelegt) vom Bezugspunkt des westlichen bzw. östlichen Anflugsektors (§ 2 Abs. 1 bzw. Abs. 2) bis zu einer Höhe von 60 m über diesen Bezugspunkt nach außen im Verhältnis 1:50 ansteigend.
- d) die Flächen D (rosa bzw. rosaschraffiert angelegt) von 60 m über den Bezugspunkt des westlichen bzw. östlichen Anflugsektors (§ 2 Abs. 1 bzw. Abs. 2) nach außen im Verhältnis 1:40 ansteigend, "

III. Bedingungen und Auflagen:

- 1.) Der Instrumentenflugbetrieb auf dem Flughafen Innsbruck ist nur unter Einhaltung der vom Bundesamt für Zivilluftfahrt in der in der Luftfahrt üblichen Weise jeweils veröffentlichten Instrumenten- An- und Abflugverfahren und Wettermindestbedingungen zulässig.
- 2.) Nach erfolgter Einlösung der innerhalb der erweiterten Flugplatzgrenzen gelegenen Grundstücke im westlichen und südöstlichen Flughafenbereich ist der Sicherheitsstreifen der befestigten Piste 08/26 in der gemäß § 24 Abs. 1 ZFV - 1972 für Instrumentenpisten erforderliche Mindestbreite von je 150 m beiderseits der Pistenmittellinie einschließ-

lich der Schutzzone des elektronischen Gleitwegsenders des Instrumentenlandesystems im südöstlichen Flugplatzbereich zu planieren und die Flughafenumzäunung entlang der erweiterten Flugplatzgrenzen in der vom Bundesministerium für Inneres geforderten Höhe von 2,45 m gem. § 6 Abs.2 ZFV-1972; herzustellen.

- 3.) Die im beiliegenden Hindernisverzeichnis des Geometers Dipl. Ing. THOMASI, GZ 792/80 angeführten Luftfahrthindernisse Nr. 8,3 (Garagenobjekt Baumschule), Nr. 9,1 (verfallenes Bauernhaus Penz samt Nebengebäuden) und Nr. 14,1 (Wohnhaus der Gärtnerei Jais) sind zu beseitigen.
- 4.) Die befestigte Abstellfläche im nördlichen Flughafenbereich ist, soweit diese innerhalb des Sicherheitsstreifens der Instrumentenpiste liegt, aufzulassen. Überdies sind die im südlichen Flughafenbereich gelegenen Windmeßanlagen im Einvernehmen mit dem Bundesamt für Zivilluftfahrt außerhalb des Sicherheitsstreifens bzw. der Schutzzone des Gleitwegsenders des Instrumentenlandesystems zu verlegen.
- 5.) Zum Schutze der Flughafenreiner vor unzumutbarem Fluglärm ist der Flugbetrieb auf dem Flughafen Innsbruck auf die Zeit von 06.30 bis 20.00 Uhr in den Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen (§ 74 Luftfahrtgesetz) zu beschränken. Ausnahmen in Anwendung der Bestimmungen des § 5 Abs. 2 ZFB0, BGBl.Nr. 72/1962 in der jeweils geltenden Fassung, sind nur für im öffentlichen Interesse gelegene Flüge, wie Rettungs- und Kathastropheneinsätze sowie linienmäßige Flüge mit besonders lärmarmen Luftfahrzeugen, wie die von Tyrolean Airways eingesetzten Flugzeuge der Type DASH-7, zulässig.

IV. Betriebsaufnahme:

Der Antrag auf Erteilung der Betriebsaufnahmebewilligung (§ 73 Luftfahrtgesetz) auf dem im Sinne dieses Bescheides erweiterten Flughafenareal ist von der Tiroler Flughafenbetriebsges.m.b.H. bis längstens 31.03.1985 beim Bundesministerium für Verkehr einzubringen.

V. Beilagen

Der Flughafenlageplan 1:2.500 in der geänderten Fassung von 4.12.1981, die Grundstücksverzeichnisse des Dipl.Ing. MOSBACHER GZl. 154/81 vom 26.8.1981 und GZl. 140A/81 vom 4.12.1981, sowie der Sicherheitszonenplan 1:50.000, des Geometers Dipl.Ing. THOMASI, GZ 792/80 vom 11.8.1981 samt Verzeichnis der Luftfahrthindernisse bilden wesentliche Bestandteile dieses Bescheides.

VI. Kosten:

Für die Erteilung dieser Bewilligung ist von der Tiroler Flughafenbetriebsges.m.b.H. gemäß TP 314 b der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung, BGBl.Nr. 53/1968 i.d.g.F., eine Verwaltungsabgabe von S 900,- und gemäß § 1 der Bundes-Kommissionsgebührenverordnung, BGBl.Nr. 246/1976, eine Kommissionsgebühr von S 5.700,- dem Bundesministerium für Verkehr binnen 2 Wochen nach Zustellung dieses Bescheides zu entrichten.

B e g r ü n d u n g

Die Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H. hat mit Antrag vom 16.9.1981, welchen sie mit Schreiben vom 15.12.1981 modifizierte, beim Bundesministerium für Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde eine Erweiterung der in der Zivilflugplatz-Bewilligung des Flughafens Innsbruck vom 20.3.1966, Zl.33.376-I/7-1960 festgelegten Flugplatzgrenzen und eine Änderung der mit Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr vom 13.2.1961, Zl. 33.607-I/7-1961, für den Flughafen Innsbruck festgelegten Sicherheitszone zur Anpassung des Flughafens Innsbruck an die Erfordernisse des Instrumentenfluges beantragt. Diesem Antrag schloß sie einen Flughafenlageplan M 1:2500 vom 16.9.1981 bzw. Änderungsplan vom 4.12.1981, in welchem die erweiterten Flugplatzgrenzen im westlichen Flugplatzbereich "rot" und im südöstlichen Flugplatzbereich "blau" eingetragen sind, sowie entsprechende Grundstücksverzeichnisse des Dipl.Ing. MOSBACHER, GZl. 154/81 vom 26.8.1981 und GZl. 140A/81 vom 4.12.1981, und einen vom Geometer Dipl.Ing. TOMASI erstellten Sicherheitszonenplan M 1:50.000, GZl. 792/80 vom 11.8.1981 samt zugehörigen Hindernisverzeichnis an.

Hierüber hat das Bundesministerium für Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde das gem. § 70 Abs. 2 Luftfahrtgesetz erforderliche Verfahren und am 17.11.1981 auf dem Flughafen Innsbruck gem. § 70 Abs. 4 Luftfahrtgesetz eine mündliche Verhandlung durchgeführt, welche am 18.2.1982 hinsichtlich des von der Tiroler Flughafenbetriebsges.m.b.H. am 15.12.1981 modifizierten Antrages fortgesetzt wurde. Im Zuge dieses Ermittlungsverfahrens haben die Bundesministerien für Landesverteidigung, für Handel, Gewerbe und Industrie und für Land- und Forstwirtschaft, mit denen das erforderliche Einvernehmen hergestellt wurde, ferner die Bundesministerien für Bauten und Technik und für Inneres, die Tiroler Landesregierung und die Stadtgemeinde Innsbruck, innerhalb deren Gemeindegrenzen der Flughafen liegt, sowie die von der Änderung der Sicherheitszone betroffenen Gemeinden Kematen, Oberperfuß, Unterperfuß, Grinzens und Ranggen, die Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft und die Tiroler Landwirtschaftskammer sowie die Halter der Flughäfen Wien-Schwechat, Linz, Graz, Klagenfurt und Salzburg dem beantragten Vorhaben zugestimmt bzw. keine Einwendungen erhoben. Lediglich die Gemeinde Völs, welche auf die Beeinträchtigung des Erholungswertes in ihrem Gemeindegebiet durch den Flugbetrieb in Innsbruck hingewiesen hat und die Tiroler Arbeiterkammer, welche im wesentlichen die Ansicht vertrat, daß die bestehende Sicherheitszone für den Flugbetrieb in Innsbruck ausreichend sei und durch ihre Änderung eine aus Lärmgründen nicht erwünschte Frequenzsteigerung auf dem Flughafen zu befürchten sei, haben sich gegen das Vorhaben ausgesprochen.

Die Stadtgemeinde Innsbruck knüpfte allerdings ihre Zustimmung an die Bedingung, daß keine Erweiterung des Nachtflugbetriebes über die derzeit genehmigte Betriebszeit des Flughafens von 07.30 bis 20.00 Uhr erfolgt, wobei aus Fluglärmgründen lediglich in den Morgenstunden eine Erweiterung dieser Betriebszeit auf 06.30 Uhr für die Stadt tragbar sei und von dieser strengen Betriebszeit nur der linienmäßige Flugbetrieb der am Flughafen Innsbruck beheimateten Tyrolean Airways mit den erwiesenermaßen äußerst lärmarmen Flugzeugtyp DASH-7 ausgenommen sein soll. Das Bundesministerium für

Inneres forderte aus sicherheitspolizeilichen Gründen, daß die Flughafenumzäunung entlang der erweiterten Flugplatzgrenze gem. § 6 ZFV-1972 in einer Mindesthöhe von 2,45 m herzustellen ist und die in der Umzäunung vorhandenen Tore verschlossen gehalten werden müssen. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt deponierte, daß die Erweiterung der Flugplatzgrenzen zur Herstellung des Sicherheitsstreifens in der für Instrumentenpisten vorgeschriebenen Mindestbreite von 150 m beiderseits der Pistenmittellinie und die Änderung der Sicherheitszone im Interesse der Sicherheit des Flugbetriebes notwendig sei. Weiters wies das Bundesamt für Zivilluftfahrt darauf hin, daß vom Bundesamt für Zivilluftfahrt in den letzten Jahren für den Flughafen Innsbruck elektronische Anflughilfen für ein Instrumentenanflugverfahren West sowie ein Instrumentenanflugverfahren Ost errichtet wurden, bei deren Einhaltung die Sicherheit der Luftfahrt gewährleistet sei, vorausgesetzt, daß die Schutzzonen der einzelnen Navigationsanlagen hindernisfrei gehalten werden. Für den Gleitwegsender des Instrumentenanflugverfahrens Ost, welcher im Jahre 1981 nördlich des Bauerngehöftes Penz errichtet wurde, erstreckt sich diese Schutzzone gem. ICAO-Annex 10, als sogenannte "critical glidepath minimum area" im südöstlichen Flughafenbereich von der Pistenmittellinie 175 m in südlicher Richtung, weshalb auf die Inanspruchnahme der in diesem Bereich gelegenen Grundstücke allein aus diesem Grunde nicht verzichtet werden kann, um den störungsfreien Betrieb dieser Flugsicherungsanlage auf Dauer zu gewährleisten.

Aus dem Gutachten der Amtssachverständigen des Bundesministeriums für Verkehr schließlich geht hervor, daß für den Flughafen Innsbruck im Jahre 1976 ein LLZ-DME-Instrumentenanflugverfahren West und im Jahre 1980 ein LLZ-DME-Instrumentenanflugverfahren Ost mit entsprechenden elektronischen Anflughilfen, Gleitwinkel- und Anflugbefeuerungsanlagen sowie Hindernisbefeuerungsanlagen installiert wurden, wodurch nicht nur die Sicherheit der An- und Abflüge wesentlich erhöht, sondern auch die für einen planmäßigen Luftverkehr unerläßliche Regelmäßigkeit der Flüge auch bei Schlechtwetter

ermöglicht wurde. Dadurch konnte der Flughafen nach mehrjähriger Stagnation seines Verkehrsaufkommens Ende der 70er Jahre mit 2.649 im Jahre 1980 verzeichneten An- und Abflügen von Verkehrsflugzeugen, wobei 60.958 Passagiere und 168.293 kg Luftfracht abgefertigt wurden, wiederum den Anschluß an den Internationalen Luftverkehr finden. Dieses Verkehrsaufkommen, welches einerseits aus dem Touristikverkehr mit Charterflugzeugen, vorwiegend vom Typ Boeing 737 und F 28 aus dem skandinavischen Raum und andererseits aus dem im Jahre 1980 von den TYROLEAN AIRWAYS auf dem Flughafen Innsbruck eingerichteten planmäßigen Flugdienst von Innsbruck nach Wien-Schwechat, Zürich und Frankfurt, mit dem zur Zeit leisesten, als "Flüsterturbo" bekanntgewordenen Verkehrsflugzeug DASH-7 resultiert, hat sich im Jahre 1981 mit 4.465 An- und Abflügen, wobei 112.366 Passagiere und 299.485 kg Luftfracht abgefertigt wurden, nahezu verdoppelt.

Auf Grund dieser Entwicklung ist es laut Gutachten der Amtssachverständigen, welchem sich das Bundesministerium für Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde vollinhaltlich anschließt, unerlässlich, den Sicherheitsstreifen der befestigten Piste 08/26 des Flughafens Innsbruck, welche durch ihre, in den letzten Jahren erfolgte Ausstattung mit elektronischen Anflughilfen und Befeuerungsanlagen zu einer Instrumentenpiste (§ 1 ZFV-1972) wurde, auf die für Instrumentenpisten gem. § 24 Abs. 1 ZFV-1972 notwendige Mindestbreite von 150 m beiderseits der Pistenmittellinie zu verbreitern und auch die derzeit noch auf dem Sicherheitsstreifen einer Sichtflugpiste basierende Sicherheitszone des Flughafens Innsbruck den Anforderungen des Instrumentenflugbetriebes anzupassen.

Das aus dem Flughafenlageplan ersichtliche Ausmaß der geplanten Erweiterung des Flughafenareals, wofür laut den Grundstücksverzeichnissen GZl. 154/81 und 140A/81 im westlichen Flugplatzbereich 21.096 m² und im südöstlichen Flugplatzbereich 19.060 m², vorwiegend landwirtschaftlich genutzte Grundstücke beansprucht werden, stellt laut Gutachten der Amtssachverständigen das zur Verbreiterung des Sicherheitsstreifens und zur Herstellung der vom Bundesamt für Zivilluftfahrt gemäß den Bestimmungen des ICAO Annex 10 geforderten

Schutzzone des Gleitwegsenders unbedingt notwendige Mindestausmaß dar. Dieses Ausmaß berücksichtigt auch, daß die gem. § 6 Abs. 2 ZFV-1972 notwendige Flugplatzumzäunung, zufolge ihre aus sicherheitspolizeilichen Gründen erforderlichen Höhe von 2,45 m, vom Rande des Sicherheitsstreifens bzw. der Schutzzone des Gleitwegsenders in einem Mindestabstand von 17 m zu errichten ist, damit durch den Zaun keine Störwirkung auf die Abstrahlung des Hochfrequenzfeldes des Gleitwegsenders verursacht und die hindernisfrei zu haltende Übergangsfläche (§ 40 ZFV-1972) des Schutzbereiches der Instrumentenpiste nicht überragt wird.

Die aus dem Sicherheitszonenplan GZl. 792/80 ersichtliche Sicherheitszone des Flughafen Innsbruck, deckt den für den sicheren Betrieb der Instrumentenpiste gemäß §§ 35 ff ZFV-1972 erforderlichen Schutzbereich und trägt damit, wie aus dem Gutachten der Amtssachverständigen weiter hervorgeht, den Anforderungen des Instrumentenflugbetriebes auf dem Flughafen Innsbruck Rechnung. Zusammenfassend bestehen daher vom luftfahrttechnischen Standpunkt, laut Gutachten der Amtssachverständigen gegen die Erteilung der beantragten Bewilligung zur Erweiterung der Flugplatzgrenzen und Änderung der Sicherheitszone des Flughafens Innsbruck, welche zur Wahrung der Sicherheit des Instrumentenflugbetriebes auf dem Flughafen unbedingt notwendig ist, keine Bedenken, wenn die aus dem Spruch ersichtlichen Bedingungen und Auflagen erfüllt werden.

Die durch die Erweiterung der Flugplatzgrenzen betroffenen Liegenschaftseigentümer schließlich haben in der mündlichen Verhandlung vom 17.11.1981 bzw. 18.2.1982 im wesentlichen unter der Bedingung völliger Schadloshaltung bzw. der Gewährung eines entsprechenden Naturalersatzes der Inanspruchnahme ihrer Grundstücke zugestimmt.

Auf Grund dieses Ergebnisses des durchgeführten Ermittlungsverfahrens hat daher das Bundesministerium für Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde erwogen, daß es sich bei der von der Tiroler Flughafenbetriebsges.m.b.H. geplanten Erweiterung der Flugplatzgrenzen und Änderung der Sicherheitszone des Flughafens Innsbruck

um Sicherheitsmaßnahmen handelt, die zur Gewährleistung eines sicheren Instrumentenflugbetriebes auf diesem Flughafen unbedingt notwendig sind, daß weiters die im § 71 Luftfahrtgesetz geforderte luftfahrttechnische Eignung des Vorhabens gegeben ist und - wie die praktischen Erfahrungen der in den letzten Jahren mit den für den Flughafen Innsbruck vom Bundesamt für Zivilluftfahrt festgelegten Instrumenten- An- und Abflugverfahren gezeigt haben - in Innsbruck ein sicherer Instrumentenflugbetrieb zu erwarten ist, wenn die aus dem Spruche ersichtlichen Bedingungen und Auflagen erfüllt werden. Die in diesem Zusammenhang insbesondere geforderte Beseitigung der im Hindernisverzeichnis angeführten Luftfahrthindernisse Nr. 8,3 (Garagenobjekt Baumschule), Nr. 9,1 (verfallenes Bauernhaus Penz samt Nebengebäuden) und Nr. 14,1 (Wohnhaus der Gärtnerei Jais) ist deshalb notwendig, weil diese Luftfahrthindernisse durch ihre kritische Lage und Höhe im Schutzbereich der Instrumentenpiste bzw. der Schutzzone des Gleitwegsenders die Sicherheit der Luftfahrt beeinträchtigen.

Weiters hat das Bundesministerium für Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde erwogen, daß diesem im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt und damit im öffentlichen Interesse unbedingt notwendigen Vorhaben keine sonstigen öffentlichen Interessen entgegenstehen, da durch die im Interesse des Umweltschutzes mit diesem Bescheid verfügte Beschränkung der Betriebszeit des Flughafens Innsbruck und die bereits mit dem Bescheid des Bundesministeriums für Verkehr vom 14.2.1980, Zl.33.603/54-1/6-1980, vorgeschriebenen Bedingung, daß der Flughafen Innsbruck nur von solchen Luftfahrzeugen benützt werden darf, die den Anforderungen der Zivilluftfahrt-Lärmzulässigkeitsverordnung, BGBl.Nr. 216/1979 in der jeweils gültigen Fassung entsprechen, sowohl der Forderung der Stadtgemeinde Innsbruck als auch den Einwendungen der Gemeinde Völs und der Tiroler Arbeiterkammer weitgehend Rechnung getragen wird.

Da somit die im § 71 Luftfahrtgesetz geforderten Voraussetzungen für die Erteilung der beantragten Bewilligung gegeben sind, war daher spruchgemäß, zu entscheiden.

Was die durch die Erweiterung der Flugplatzgrenzen betroffenen Liegenschaftseigentümer angeht, wird ihren berechtigten Forderungen auf völlige Schadloshaltung bzw. Naturalersatz im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten bei den Grundeinlösungen zu entsprechen sein, zumal ihr Verlangen auf einen gleichartigen Naturalersatz nicht zuletzt in den Bestimmungen des § 99 Abs. 3 Luftfahrtgesetz Deckung findet.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf die bezogenen Verordnungsstellen.

Abschrift an:

- 1.) BMFLV
1030 Wien, Dampfschiffstraße 2
- 2.) BMfBauten und Technik
1010 Wien, Regierungsgebäude
- 3.) BMfHandel, Gewerbe und Industrie
1010 Wien, Regierungsgebäude
- 4.) BMfLand- und Forstwirtschaft
1010 Wien, Regierungsgebäude
- 5.) BMfFinanzen
1010 Wien, Himmelpfortgasse 8
- 6.) BMfInneres
1014 Wien, Am Hof 4
- 7.) BAZ
1030 Wien, Schnirchgasse 9
- 8.) Amt der Tiroler Landesregierung
6020 Innsbruck, Landhaus
- 9.) Stadtmagistrat Innsbruck
6020 Innsbruck, Rathaus
- 10.) Gemeindeamt Völs
6176 Völs/Tirol
- 11.) Gemeindeamt Kematen
6175 Kematen/Tirol
- 12.) Gemeindeamt Axams
6092 Axams/Tirol

- 13.) Gemeindeamt Grinzens
6094 Grinzens/Tirol
- 14.) Gemeindeamt Oberperfuß
6173 Oberperfuß/Tirol
- 15.) Gemeindeamt Unterperfuß
6175 Unterperfuß/Tirol
- 16.) Gemeindeamt Ranggen
6175 Ranggen/Tirol
- 17.) PENZ August
6020 Innsbruck, Tiergartenstraße 4
- 18.) STOLZ Johann
6020 Innsbruck, Fürstenweg 17
- 19.) KOFLER Alfred
z.Hd. RA Dr. LEUPRECHT
6020 Innsbruck, Sparmkassenplatz 2
- 20.) RIMML Marianne; Margit und Silvia
z.Hd. RA Dr. MARKL
6020 Innsbruck, Adolf-Pichlerplatz 10
- 21.) PLATTNER Martin
6020 Innsbruck, Kranebitten 14
- 22.) BRANDACHER Herbert
6020 Innsbruck, Kranebitter-Allee 87
- 23.) KOPP Paul
6020 Innsbruck, Schießstandgasse 3
- 24.) PORTNER Gertraud
6020 Innsbruck, Schneebergstraße 75
- 25.) MOSER Johann
6020 Innsbruck, Angergasse 1

Wien, 1982 02 25
Für den Bundesminister:
Dr. HALBMAYER

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

Wien

