



REPUBLIK ÖSTERREICH
Bundesministerium für öffentliche
Wirtschaft und Verkehr

Pr.Zl. 60.212/19-7/92

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

Fürstenweg 180
6026 I n n s b r u c k

A-1031 Wien, Radetzkystraße 2
Teletex (232)3221155 bmow
Telex 61 3221155 bmow
Telex 132 481 strvka (Straßenverkehr)
Telefax (0222) 713 03 26
Telefax (0222) 711 62/9498 (Verkehrspolitik)
DVR: 0090204

Sachbearbeiter:
Tel.: (0222) 711 62 DW 9314

Betr.: Flughafen Innsbruck;
Änderung der Zivilflugplatz-Bewilligung;
Erweiterung der Flugplatzgrenzen im öst-
lichen und südlichen Flughafenbereich
(6. Flugplatzerweiterung);
Ausgliederung eines Areals im südlichen
Flughafenbereich

B E S C H E I D

S p r u c h

Das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde erteilt hiemit gemäß §§ 68 und 72 Luftfahrtgesetz, BGBl.Nr. 253/1957, der Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H. auf Antrag vom 5.11.1991, die Bewilligung zur Änderung der in der Zivilflugplatz-Bewilligung vom 20.9.1960, Zl. 33.376-I/7-1960, in der Fassung der Bescheide vom 24.11.1977, Zl. 33.603/21-I/6-1977, vom 14.2.1980, Zl. 33.603/54-I/6-1980, vom 25.2.1982, Zl. 33.603/86-I/6-1982, vom 9.12.1985, Zl. 33.614/116-I/6-1985, und vom 14.11.1989, Pr.Zl. 60.212/6-7/89, bescheidmäßig festgelegten Flugplatzgrenzen und Bodeneinrichtungen des Flughafens Innsbruck nach Maßgabe folgender Bestimmungen:

A. BETRIEBSUMFANG

Die mit diesem Bescheid geänderten - rot dargestellten - Flugplatzgrenzen und die Lage der in den Änderungsbereichen geplanten Bodeneinrichtungen (Luftfahrzeugabstellfläche, Geräteabstellfläche samt Wetterschutz usw.) ergeben sich aus dem Übersichtsplan des Flughafens Innsbruck vom Dezember 1991, M 1:2500, aus dem Grundstücksplan GZl. 2300/91 vom 11.6.1991 des Ingenieurkonsulenten für Vermessungswesen Dipl.Ing. Karl H. Mosbacher, Innsbruck, aus dem Grundstücksplan vom 4.10.1991 und aus dem Plan "Projekt Flugdachweiterung" vom 6.11.1991, M 1:500. Die genannten Pläne sind integrierte Bestandteile dieses Bescheides.

Die Daten der von der gegenständlichen Änderung der Flugplatzgrenzen betroffenen Grundstücke und Grundstücksteile (Einlagezahl, Grundstücksnummer, Fläche, Eigentümer usw.) ergeben sich aus den Auszügen aus dem Grundstücksverzeichnis vom 15.4.1991, GZ: 2349/91, und vom 11.3.1991, GZ: 2312/91, aus dem Grundstücksplan vom 12.3.1991, GZ: 2312/91, M 1:500, und aus der Planurkunde, GZl. 2300/91, vom 11.6.1991. Die genannten Unterlagen wurden alle vom Ingenieurkonsulenten für Vermessungswesen Dipl.Ing. Karl H. Mosbacher, Innsbruck, erstellt und sind ebenfalls integrierte Bestandteile dieses Bescheides.

B. BEDINGUNGEN und AUFLAGEN

1. Im Bereich der mit diesem Bescheid neu in das Flughafenareal einbezogenen Flächen ist die Flugplatzumzäunung des Flughafens Innsbruck gemäß § 6 Abs. 2 Zivilflugplatz-Verordnung, BGBl.Nr. 313/1972, herzustellen.
2. Sämtliche auf den mit diesem Bescheid neu in das Flughafenareal einbezogenen Flächen vorhandenen Luftfahrthindernisse im Sinne des § 85 Abs. 1 des Luftfahrtgesetzes sind vor Antragstellung auf Erteilung der Betriebsaufnahmegewilligung zu beseitigen.

3. Innerhalb der mit diesem Bescheid erweiterten Flugplatzgrenzen ist im Bereich der auf dem Grundstück Nr. 2077/1, KG Hötting, vorgesehenen Abstellflächenerweiterung eine befestigte Sicherheitsumfahrungsstraße herzustellen.
4. Der Klimagarten des Bundesamtes für Zivilluftfahrt und der Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik sowie die Langwellenantenne A 162 befinden sich derzeit im Bereich der auf dem Grundstück Nr. 2077/1, KG Hötting, vorgesehenen Abstellflächenerweiterung. Diese Einrichtungen sind daher an andere im Einvernehmen mit dem Bundesamt für Zivilluftfahrt und der Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik festzulegende Standorte zu verlegen.
5. Vor der tatsächlichen Inanspruchnahme der gegenständlichen Teilflächen der Grundstücke Gp. Nr. 2214/2, 2208/3, 2208/2, 2207/2, 2213, 3687/1 und 2227/2, KG Hötting, ist - bei gleichzeitiger Auflassung des dort bestehenden Weges - entlang der mit dem vorliegenden Bescheid in diesen Bereich neu festgelegten Flugplatzgrenze ein neuer Weg herzustellen und ins öffentliche Gut zu übertragen. In diesem neuen öffentlichen Weg sind im Einvernehmen mit den Leitungsbetreibern die Wasserleitung Dn 400, das 10 kV-Kabel des Elektrizitätswerkes und das Signalkabel zu verlegen (die genannten Einbauten verlaufen derzeit im bestehenden Weg).

C. FESTSTELLUNGEN

Die übrigen Bestimmungen der Zivilflugplatz-Bewilligung vom 20.9.1960, Zl. 33.376-I/7-1960, in der Fassung der Bescheide vom 24.11.1977, Zl. 33.603/21-I/6-1977, vom 14.2.1980, Zl. 33.603/54-I/6-1980, vom 25.2.1982, Zl. 33.603/86-I/6-1982, vom 9.12.1985, Zl. 33.614/116-I/6-1985, und vom 14.11.1989, Pr.Zl. 60.212/6-7/89, sowie die mit Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft vom 13.2.1961, Zl. 33.607-I/7-1961, in der Fassung der Verordnung des Bundesministers für Verkehr vom 8.7.1982, Zl. 33.608/53-I/6-1982, für den Flughafen Innsbruck festgelegte Sicherheitszone bleiben unberührt.

unter Vorlage der nachfolgend angeführten, vom Ingenieurkonsulenten für Vermessungswesen Dipl.Ing. Karl H. Mosbacher, Innsbruck, erstellten Unterlagen, und zwar eines Grundstücksplanes, GZl. 2300/91, vom 11.6.1991, zweier Auszüge aus dem Grundstücksverzeichnis, GZ. 2349/91 vom 15.4.1991 und GZ. 2312/91 vom 11.3.1991, eines Grundstücksplanes vom 12.3.1991, GZ. 2312/91, M 1:500, und einer Planurkunde vom 11.6.1991, GZl. 2300/91, die Bewilligung gemäß § 68 Luftfahrtgesetz zur Erweiterung der bescheidmäßig festgelegten Flugplatzgrenzen des Flughafens Innsbruck - zwecks Ausbaus der Bodeneinrichtungen im östlichen und südlichen Flughafenbereich - und zur Ausgliederung einer Fläche im südlichen Flughafenbereich zu Tauschzwecken beantragt.

Begründet wurde dieser Antrag im wesentlichen damit, daß es - bedingt durch die Entwicklung des Verkehrsaufkommens auf dem Flughafen Innsbruck - erforderlich sei, die Luftfahrzeugabstellfläche zu erweitern, um speziell zu den Spitzenstunden die Luftfahrzeuge mit den entsprechenden Sicherheitsabständen abstellen zu können. Hierzu solle das Grundstück Nr. 2077/1, KG Hötting, mit einer Fläche von ca. 10.000 m² in die Flughafen-grenzen einbezogen werden. Darüberhinaus sei es - zum Zwecke der Ab- und Unterstellung des kontinuierlich wachsenden Fuhr- und Geräteparks des Flughafens Innsbruck - notwendig, die südlich des Hangars 3 vorhandene Geräteabstellfläche samt Wetter-schutz (Flugdach) in Richtung Osten zu erweitern. Es sollen dazu Teilflächen der Grundstücke Nr. 2214/2, 2208/3, 2208/2, 2207/2, 2213, 2227/2 und 3687/1, KG Hötting, in einem Gesamt-ausmaß von ca. 4.500 m² in das Flughafenareal einbezogen wer-den. Zu einer weiteren Erhöhung der Sicherheit des Flugbetrie-bes auf dem Flughafen Innsbruck sei außerdem eine Erweiterung der Freiflächen als Notlandefläche im östlichen Pistenvorfeld vorgesehen. Zu diesem Zwecke sollen die Flugplatzgrenzen durch Einbeziehung der Grundstücke Nr. 1654, 1655, 1656 und 1657, KG Hötting, mit einer Gesamtfläche von ca. 8.300 m² erweitert wer-den. Was die beantragte Ausgliederung des Grundstückes Nr.

2060, KG Hötting, mit einer Fläche von 5.000 m² anlange, sei diese zum Vollzug einer Tauschvereinbarung mit Herrn August Penz - zur Realisierung der oben angeführten Luftfahrzeugabstellflächenerweiterung - erforderlich.

Eine Änderung der Sicherheitszone des Flughafens Innsbruck ist nicht vorgesehen.

Das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde hat aufgrund des gegenständlichen Antrages das Ermittlungsverfahren gemäß § 70 Abs. 2 und 4 Luftfahrtgesetz durchgeführt. Als Ergebnis dieses Verfahrens - insbesondere als Ergebnis der am 27.2.1992 auf dem Flughafen Innsbruck durchgeführten mündlichen Verhandlung - wird festgestellt, daß das gegenständliche Projekt im wesentlichen auf den im Masterplan 1989 für den Flughafen Innsbruck vorgesehenen Ausbaumaßnahmen basiert und den Anforderungen der Zivilflugplatz-Verordnung, BGBl.Nr. 313/1972, Rechnung trägt.

Das beantragte Flughafenausbauvorhaben ist - wie die Amtssachverständigen in ihrem Gutachten in der mündlichen Verhandlung am 27.2.1992 übereinstimmend zum Ausdruck gebracht haben - im Interesse der Verbesserung des Betriebsablaufes auf dem Flughafen Innsbruck und damit im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt als notwendig und vordringlich anzusehen.

Insbesondere die Erweiterung der Luftfahrzeugabstellfläche in Richtung Osten ist aufgrund des Verkehrsaufkommens auf dem Flughafen Innsbruck und im Hinblick auf die eingesetzten Luftfahrzeugmuster dringend erforderlich. Durch die Struktur des Verkehrsaufkommens bedingt, kommt es an manchen Tagen und zu bestimmten Stunden zu einer Konzentration an Luftfahrzeugbewegungen und zu einem daraus resultierenden erhöhten Bedarf an Abstellflächen für Luftfahrzeuge. Als Beispiel sei ein Samstag des Winterflugplanes 1991/92 angeführt, an dem zwischen 06.30 und 20.00 Uhr über 30 Landungen und über 30 Starts im Linien-

und Charterverkehr erfolgten. Hierzu kommen noch Flugbewegungen der Allgemeinen Luftfahrt. Weiters besteht aufgrund ökonomischer und ökologischer Überlegungen die Tendenz, die steigende Nachfrage nach Transportleistungen nicht durch eine Erhöhung der Zahl der Flugbewegungen, sondern mit größeren Luftfahrzeugen zu decken. Der vermehrte Einsatz dieser modernen, lärmärmeren Flugzeugmuster im Linien- und Charterverkehr erhöht - aufgrund der größeren Abmessungen dieser Luftfahrzeuge - ebenfalls, den Bedarf an Abstellflächen. Die vorgesehene Erweiterung der Luftfahrzeugabstellfläche ist daher zur Aufrechterhaltung eines zweckmäßigen Flughafenbetriebes unbedingt erforderlich und liegt im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt.

Darüberhinaus erfordert die sichere und zweckmäßige Abwicklung des Flughafenbetriebes aber auch eine Vielzahl von Bodenfahrzeugen und Geräten. Die Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H. hat derzeit - ohne Gepäckswagen - ca. 100 Bodenfahrzeuge unterschiedlichster Art im Einsatz, die nicht mehr alle auf den bestehenden Geräteabstellflächen untergebracht werden können. Der Flughafen Innsbruck plant außerdem die Vergrößerung des Fuhr- und Geräteparks um weitere vier Großfahrzeuge. Die beantragte Erweiterung der Geräteabstellfläche samt Wetterschutz (Flugdach) ist daher unumgänglich notwendig. Das dafür in Aussicht genommene Areal ist für den vorgesehenen Zweck bestens geeignet, da es unmittelbar an die bestehende Geräteabstellfläche südlich des Hangars 3 anschließt, die für einen optimalen Einsatz der Bodenfahrzeuge und Geräte sehr günstig gelegen ist. Die Errichtung der vorgesehenen neuen Geräteabstellfläche samt Wetterschutz (Flugdach) ist als weiterer Beitrag zur Sicherheit des Flughafenbetriebes anzusehen. Da diese Abstellfläche mit Wetterschutz eine zivile Bodeneinrichtung ist, muß sie gemäß § 6 der Zivilflugplatz-Verordnung 1972 in das Flugplatzareal einbezogen werden. Die Auflassung des in diesem Bereich verlaufenden öffentlichen Weges samt Einbauten (Wasserleitung Dn 400, 10 kV-Kabel des Elektrizitätswerkes, Signalkabel) und die Schaffung eines neuen öffentlichen Weges

entlang der neuen Flugplatzgrenze - bei gleichzeitiger Verlegung der genannten Einbauten in diesen neuen Weg - sind ohne technische Schwierigkeiten möglich.

Für die Erweiterung der Freiflächen östlich der Schwelle 26 als zusätzliche Notlandefläche ist die Einbeziehung der dafür vorgesehenen Grundstücke in die Flughafenumgrenzung notwendig, da nur durch diese Maßnahme eine dauernde zweckentsprechende Widmung und Nutzung dieses Areals gewährleistet werden kann. Die Eingliederung der gegenständlichen Flächen ist geeignet, die Sicherheit des Flugbetriebes weiter zu erhöhen, da dadurch für Notfälle, Motorausfälle während des Startvorganges etc. in diesem Bereich - neben dem vorhandenen Streifen - zusätzliche Flächen für Notlandungen geschaffen werden und die Beschädigungsfahr für die Anflugbefeuerng verringert wird.

Die Ausgliederung des westlich der Universitätssportanlage gelegenen Grundstückes Nr. 2060, KG Hötting, aus dem Flughafenareal ist zum Vollzug einer Tauschvereinbarung notwendig, durch welche die Flughafenbetriebsgesellschaft die Verfügungsmacht über das Grundstück Nr. 2077/1, KG Hötting, erlangt hat. Das letztgenannte Grundstück wird für die dringend erforderliche Erweiterung der Luftfahrzeugabstellfläche nach Osten benötigt. Die gegenständliche, durch die Tauschvereinbarung bedingte Grundstücksausgliederung liegt also im Interesse eines zweckmäßigen und sicheren Flughafenbetriebes. Eine allfällige, zukünftige Nutzung der Flächen südlich des Fürstenweges durch die Flughafenbetriebsgesellschaft - zum Beispiel zur Parkraumbewirtschaftung - wird durch die Ausgliederung nicht beeinträchtigt.

Insgesamt betrachtet, ist das gegenständliche Flughafenausbauprojekt - wie die Amtssachverständigen in ihrem Gutachten in der mündlichen Verhandlung am 27.2.1992 festgestellt haben - im Sinne des § 71 Abs. 1 Luftfahrtgesetz vom technischen Standpunkt geeignet, und es ist eine sichere Betriebsführung zu erwarten.

Das Gesamtausmaß der für den projektierten Flughafenausbau beanspruchten Grundflächen von rund 22.800 m² stellt das für die Realisierung der vorgesehenen neuen Bodeneinrichtungen unbedingt notwendige Mindestanforderung dar.

Mit den Bundesministerien für Landesverteidigung, für wirtschaftliche Angelegenheiten und für Land- und Forstwirtschaft wurde gemäß § 70 Abs. 2 Luftfahrtgesetz das Einvernehmen hergestellt.

Die Bundesgebäudeverwaltung II Innsbruck und die Halter der Flughäfen Wien, Graz, Klagenfurt und Salzburg gaben schriftlich bzw. in der mündlichen Verhandlung am 27.2.1992 die Erklärung ab, keine Einwände gegen die geplante Erweiterung des Flughafens Innsbruck zu haben. Die Bezirkslandwirtschaftskammer Innsbruck hat im Auftrag der Landes-Landwirtschaftskammer für Tirol im Anhörungsverfahren in ihrer schriftlichen Stellungnahme ausdrücklich hervorgehoben, daß ihr die Notwendigkeit der gegenständlichen Flughafenerweiterung als gegeben erscheine.

Der Halter des Flughafens Linz, der Österreichische Arbeiterkammertag und das Amt der Tiroler Landesregierung haben im Anhörungsverfahren keine Stellungnahme abgegeben.

Der Magistrat der Landeshauptstadt Innsbruck hat in seiner schriftlichen Stellungnahme erklärt, daß kein Einwand gegen die geplante Flughafenerweiterung bestehe, sofern eine Reihe von Bedingungen eingehalten werde. Diese Bedingungen beziehen sich im wesentlichen auf die Verlegung eines im Bereich der vorgesehenen Geräteabstellflächenerweiterung verlaufenden öffentlichen Weges samt Einbauten (Wasserleitung Dn 400, 10 kV-Kabel des Elektrizitätswerkes, Signalkabel). Den berechtigten Forderungen der Landeshauptstadt Innsbruck wird im vorliegenden Bescheid durch entsprechende Auflagen Rechnung getragen.

Die Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft äußerte lediglich bezüglich der vorgesehenen Ausgliederung des Grundstückes Nr. 2060, KG Hötting, Bedenken. Sie vertritt die Ansicht, daß die genannte Liegenschaft künftig für den Flughafenausbau benötigt werde. Die Befürchtungen der Bundeswirtschaftskammer sind unbegründet. Die längerfristige Ausbauplanung des Flughafens Innsbruck wird durch die gegenständliche Ausgliederung keineswegs nachteilig beeinflusst.

Herr Erich Viehweider, der Eigentümer des Grundstückes Nr. 2213, KG Hötting, - von dieser 7.172 m² großen Liegenschaft soll eine Teilfläche im Ausmaß von ca. 1.808 m² zur Schaffung einer zusätzlichen Geräteabstellfläche samt Wetterschutz in Anspruch genommen werden - hat schriftlich in sehr allgemeiner Form gegen die beantragte Flughafenerweiterung Stellung genommen. Er erachtet offensichtlich das öffentliche Interesse am Bestand des Flughafens Innsbruck sowie an einer Erweiterung desselben als nicht gegeben und er bestreitet - sinngemäß - auch die Notwendigkeit der Inanspruchnahme der in seinem Eigentum stehenden Fläche für die Realisierung des gegenständlichen Vorhabens. An der mündlichen Verhandlung auf dem Flughafen Innsbruck am 27.2.1992 hat Herr Viehweider - trotz ordnungsgemäßer Ladung - nicht teilgenommen.

Der Bestand des Flughafens Innsbruck als solcher ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens; in Verhandlung stehen viel mehr eine Erweiterung des Betriebsumfanges und die Ausgliederung eines Grundstückes. Das Erweiterungsprojekt - einschließlich der Geräteabstellflächenerweiterung, von der das Grundstück des Herrn Viehweider betroffen ist - trägt der gegenwärtigen und der absehbaren zukünftigen Entwicklung des Verkehrsaufkommens auf dem Flughafen Innsbruck Rechnung und ist damit als bedarfsgerecht anzusehen. Das ergibt sich zweifelsfrei aus dem schlüssigen Gutachten der Amtssachverständigen in der mündlichen Verhandlung am 27.2.1992. Das gesamte Flughafenausbauvorhaben ist - wie aus dem genannten Gutachten weiters hervorgeht

- im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt, insbesondere im Interesse eines sicheren und zweckmäßigen Flughafenbetriebes, und damit im öffentlichen Interesse gelegen. Hinsichtlich der Notwendigkeit der Einbeziehung der Herrn Viehweider gehörenden Fläche in das Flughafenareal kann - um Wiederholungen zu vermeiden - auf die bezughabenden Ausführungen auf den Seiten 7 und 8 des vorliegenden Bescheides verwiesen werden.

Was die finanzielle Leistungsfähigkeit der Antragstellerin anlangt, ist festzuhalten, daß die Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H. im gemeinschaftlichen Eigentum der Republik Österreich, des Bundeslandes Tirol und der Landeshauptstadt Innsbruck steht. Ihre finanzielle Leistungsfähigkeit im Sinne des § 71 Abs. 1 lit. c Luftfahrtgesetz ist daher zweifelsfrei gegeben.

Zusammenfassend wird vom Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde festgestellt, daß das gegenständliche Flughafenausbauvorhaben der Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H. die im § 71 des Luftfahrtgesetzes geforderte technische Eignung aufweist und im öffentlichen Interesse, insbesondere im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt und im Interesse eines geordneten Betriebes des Flughafens Innsbruck, gelegen ist. Dem Projekt stehen keine überwiegenden sonstigen öffentlichen Interessen entgegen.

Die Nebenbestimmungen dieses Bescheides stützen sich auf das in der mündlichen Verhandlung am 27.2.1992 von den Amtssachverständigen für Luftfahrttechnik und für Flug- und Flugplatzbetrieb sowie vom Vertreter des Bundesamtes für Zivilluftfahrt gemeinsam erstellte Gutachten und tragen dem § 72 Abs. 1 lit. e Luftfahrtgesetz Rechnung.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf die bezogenen Rechtsvorschriften.

Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Bescheid ist kein ordentliches Rechtsmittel zulässig. Es wird jedoch darauf hingewiesen, daß gegen diesen Bescheid innerhalb von sechs Wochen ab Zustellung Beschwerde an den Verfassungs- und Verwaltungsgerichtshof erhoben werden kann, welche von einem Rechtsanwalt unterschrieben sein muß.

Abschrift an:

1. Bundesministerium für Landesverteidigung
als Militärluftfahrtbehörde
Dampfschiffstraße 2, 1030 W i e n
2. Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten
Stubenring 1, 1011 W i e n
3. Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft
Stubenring 1, 1012 W i e n
4. Bundesministerium für Inneres
Am Hof 4, 1014 W i e n
5. Bundesamt für Zivilluftfahrt
Schnirchgasse 11, 1030 W i e n
6. Landeshauptmann von Tirol
Maria Theresienstraße 43, 6020 I n n s b r u c k
7. Landes-Landwirtschaftskammer für Tirol
Brixner Straße 1, 6020 I n n s b r u c k

8. Magistrat der Landeshauptstadt Innsbruck
Maria Theresienstraße 18, 6010 I n n s b r u c k

9. Bundesgebäudeverwaltung II Innsbruck
Kapuzinergasse 38, 6020 I n n s b r u c k

10. Herrn Erich Viehweider
Höttinger Rain 13, 6020 I n n s b r u c k

Wien, am 30. März 1992

Für den Bundesminister:

Dr. NEIDHART



Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

Freiner