

16

Betr.: Flughafen Innsbruck;  
Werftanlage für Tyrolean Airways  
und Triebwerkslaufstand

Zu lesen der Antrag der Tiroler Flughafen Betriebsges.m.b.H. vom 30.4.1987 (ON 1) samt Plankonvolut betreffend die Errichtung einer Werftanlage auf dem Flughafen Innsbruck für die Tyrolean Airways samt lärmmindernden Triebwerkslaufstand. Zu lesen weiters das Ergebnis des hierüber durchgeführten Ermittlungsverfahrens (ON 2 - ON 14) insbesondere die Verhandlungsschrift vom 14.9.1987 (ON 13), in deren Verlaufe die Tiroler Flughafen Betriebsges.m.b.H. einvernehmlich mit den Tyrolean Airways ihren Antrag dahingehend änderte, daß die geplanten Werftanlagen einschließlich des Triebwerkslaufstandes innerhalb der bestehenden Flugplatzgrenzen errichtet werden. Dadurch bleibt das Wasserschutzgebiet (Schutzzone I und II) des Grundwasserwerkes Höttinger Au-West (vgl. hierzu wasserrechtlicher Bescheid des Amtes der Tiroler Landesregierung, GZ IIIa1-4213/17 vom 20.2.1980, in den ho. Akten Zl. 33.616/11-I/6-1980) unberührt und ist die ursprünglich für die Errichtung der Werft vorgesehene Erweiterung der Flugplatzgrenzen nicht mehr erforderlich.

Nachdem in der Zwischenzeit vom Bewilligungswerber die erforderlichen Austauschpläne vorgelegt wurden (siehe ON 15) und die Errichtung der geplanten Werftanlage samt Triebwerkslaufstand für die Sicherheit des Flugbetriebes des am Flughafen Innsbruck beheimateten Luftbeförderungsunternehmens Tyrolean Airways dringend notwendig ist (Hilfsbetrieb gem. § 102 LFG), wäre dem Antrag der Tiroler Flughafen Betriebsges.m.b.H. vom 30.4.1987 in der anlässlich der Verhandlung vom 14.9.1987 hinsichtlich der Situierung der Bodeneinrichtungen geänderten Fassung gem. § 78 Abs. 2 LFG, BGBl.Nr. 253/1957, stattzugeben.

Dem Ersuchen des Stadtmagistrates Innsbruck vom 7.10.1987 (ON 14) wäre durch Zufertigung einer Bescheidkopie zu entsprechen.

Es hätte zu ergehen:

Betr.: v.o.

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

15  
Heute 18.12.87

B e s c h e i d

Das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde bewilligt, hiemit im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Landesverteidigung gemäß § 78 Abs. 1 u. 2 Luftfahrtgesetz, BGBl.Nr. 253/1957, auf Antrag der Tiroler Flughafen Betriebsges.m.b.H. vom 30.4.1987 in der geänderten Fassung vom 14.9.1987, die Errichtung einer Werftanlage für die Tyrolean Airways sowie eines lärmindernden Triebwerkslaufstandes auf dem Flughafen Innsbruck unter Zugrundelegung des beiliegenden Projektes der Planungsgemeinschaft Mag.Arch. Ernst Bliem und Ziv.Ing. Dipl.Ing. Helmut Dreger sowie des Dipl.Ing. Peter Fibi, Ing. Dietmar Graup und Ing. Dieter Eidelpes, unter folgenden

B e d i n g u n g e n u n d A u f l a g e n :

1. Das gesamte Bauvorhaben (Werfthangar samt angebautem Betriebsgebäude, Technikzentrale, lärmindernder Triebwerkslaufstand und Außenanlagen) ist plan- und sachgemäß von hiezu befugten Unternehmen auszuführen.
2. Die der eingereichten statischen Berechnung des Ing.-Büros Ziv.Ing. Dipl.Ing. Passer vom 21.4.1987, Nr. 6174, zugrundegelegten und gemäß den ÖNORMen Kenn- und Gütwerte sind durch eine staatl. autorisierte Prüfanstalt zu ermitteln und anlässlich der Antragstellung auf Erteilung der Benützungsbewilligung gutächtlich nachzuweisen.

3. Die tragenden Bauteile für das gesamte Objekt (Werfthangar und Betriebsgebäude) sind brandbeständig F 90 gemäß ÖNORM B 3800 auszuführen.
4. Die Decken über dem Erd- und 1. Obergeschoß des Betriebsgebäudes sind gleichfalls brandbeständig F 90 herzustellen.
5. Als Fasadoverkleidung dürfen nur mindestens schwer brennbare (B 1) Stoffe verwendet werden.
6. Verbindungsöffnungen zwischen Brandabschnitten und Zugänge bzw. Öffnungen im Werfthangar und Schmiermittellagerraum sind mit brandbeständigen (T 90) Abschlüssen (Tore, Türen, Luken, Klappen, Abschottungen) auszustatten. Fensteröffnungen in der Brandwand im Gebäude sind mit einer brandbeständigen F 90-Brandschutzverglasung nach ÖNORM B 3800 T.3 abzuschließen. Die Zugänge zu den Werkstätten und Lagerräumen sind mit mindestens brandhemmenden T 30-Abschlüssen auszustatten. Das Stiegenhaus im Betriebsgebäude ist gegenüber den Gängen mindestens durch Rauchabschlüsse R 30 gemäß ÖNORM B 3855 abzuschließen und gegen die übrigen Räume durch mindestens brandhemmende Türen T 30.
7. Alle Rauchabschlüsse R 30 und Brandschutztüren T 30 bzw. T 90 müssen einen Prüfvermerk gemäß ÖNORM B 3855/B 3850 tragen.
8. Die Wendeltreppe im Betriebsgebäude ist gegenüber den Gängen und Vorräumen durch mindestens brandhemmende T 30-Abschlüsse abzutrennen.
9. Betriebsbedingt offen zu haltende Brandschutz- und Rauchabschlüsse müssen mit Feststelleinrichtungen gemäß den Richtlinien der österr. Brandverhütungsstellen TRVB 14B ausgestattet sein, die im Brandfall ein selbsttätiges Schließen der Tür bewirken.
10. Flucht- und Umkehrwege, Ausgänge, Notausgänge und Notabstiege sind mit Hinweisschildern gemäß ÖNORM Z 1000 bzw. F 2030 zu kennzeichnen.
11. Bodenbelege, Wand- und Deckenverkleidungen im Werfthangar müssen aus nichtbrennbaren Stoffen (A) bestehen. Bodenbelege im Stiegenhaus und Gängen müssen aus mindestens schwer brennbaren (B 1) und schwach qualmenden (Q 1) Stoffen bestehen; hierüber ist ein Prüfzeugnis gemäß ÖNORM B 3810 vorzulegen.

12. Abgehängte Decken in Fluchtwegen und im Werfthangar müssen samt Aufhängevorrichtung aus nichtbrennbaren (A) Stoffen bestehen.
13. Rohre aus brennbaren Stoffen, die Brandabschnitte durchbrechen, sind mit geprüften Brandschutzabschlüssen (z.B. Brandmanschetten, Brandschutzpolster etc.) auszustatten.
14. Lüftungstechnische Anlagen müssen der ÖNORM M 7624 entsprechen. Lüftungsleitungen die Brandabschnitte durchbrechen sind mit Brandschutzklappen (K 90) gemäß ÖNORM M 7625 auszustatten.
15. Für die Brandmeldeanlage sind vor Installierung die entsprechenden Projektsunterlagen der Tiroler Landesstelle für Brandverhütung zur Beurteilung vorzulegen.
16. Für die Werftanlage ist ein Brandschutzplan entsprechend den Richtlinien des Bundesfeuerwehrverbandes bzw. der TRVB 121 zu erstellen.
17. Die automatische Weitergabe des Brandalarms von der Brandmeldeanlage an die Zentrale der Berufsfeuerwehr muß gewährleistet sein.
18. In der gesamten Werftanlage sind im Einvernehmen mit der Berufsfeuerwehr Innsbruck gemäß den Richtlinien TRVB 124 ausreichende Handfeuerlöcher bereitzustellen.
19. Im Betriebsgebäude ist das Oberlichtband im Bereich des Aufenthaltsraumes zwischen den Achsen K und L mit einer Rauchabzugsklappe zu versehen. Das Oberlichtband selbst muß hinsichtlich der Tropfenbildung beim Abbrand TR 1 ausgeführt sein.
20. Die Verglasung zwischen den beiden Rundsäulen im Obergeschoß des Betriebsgebäudes (Achsen K und L) ist als Brandschutzverglasung G 30 auszubilden.
21. Die in der Brandabschnittswand zwischen Werfthangar und Betriebsgebäude vorgesehenen Belichtungsflächen (2-schalige Glasbausteine) müssen der Brandwiderstandsklasse G 30 entsprechen; die Dachhaut des Betriebsgebäudes ist nichtbrennbar auszuführen.
22. Der Boden des Hydraulikraumes im Erdgeschoß des Betriebsgebäudes ist wannenförmig und flüssigkeitsdicht auszubilden. Der Raum selbst ist ausreichend zu belüften.

23. Die Brandschutztüren T 30 im Erdgeschoß des Betriebsgebäudes zwischen den Achsen J und K bzw. in der Achse L sind in Fluchtrichtung, also in die Schleuse öffnend anzuschlagen. Die T 30-Türen in den Achsen O und P sind nach Westen aufgehend anzuschlagen.
24. Die Fluchtwege, die durch das Innere des Werfthangars führen, sind durch eine farbige Bodenmarkierung zu kennzeichnen und müssen mindestens 1,20 m breit sein.
25. Der Boden im Werfthangar ist entsprechend dem Einreichprojekt wannenförmig für eine Auffangmenge von mindestens 35000 l öldicht und säurefest auszuführen.
26. Bei der Herstellung des Hangarbodens, des Hangarvorfeldes, des Rollweges zum Triebwerkslaufstand und der befestigten Bewegungsfläche des Triebwerkslaufstandes sind hinsichtlich der Kornzusammensetzung, des Einbaues und der Verdichtung des Frostschutzmaterials die Bestimmungen der RVS 8.111 und 8.511 sowie hinsichtlich der zementstabilisierten Tragschichten die Bestimmungen der RVS 8.513 der Forschungsgesellschaft für das Verkehrs- und Straßenwesen zu beachten.
27. Bei der Herstellung von Asphaltbeton bzw. bituminösen Tragschichten sind die RVS 8.627 bzw. 8.514 zu berücksichtigen. Über die geforderten Kontroll-, Eignungs- und Güteprüfungen sind Atteste einer staatlich autorisierten Prüfstelle vorzulegen.
28. Die Abdeckung der Elektranten im Werfthangar sind entsprechend den auftretenden Radlasten zu bemessen, worüber ein entsprechendes Attest vorzulegen ist.
29. Am First des Werfthangars sind an der höchstmöglichen Stelle zwischen den Achsen K und L 2 Hindernisfeuer gemäß § 93 Abs. 1 der Zivilflugplatzverordnung, BGBl.Nr. 313/1972, zu errichten, die an die Notstromversorgung des Flughafens angeschlossen sein müssen.
30. Der zum Triebwerkslaufstand führende Rollweg zwischen Hangar III und Werfthangar ist in einer Breite von 23 m herzustellen und mit einer Mittellinien- und Randmarkierung gemäß § 58 ZFV-1972 zu versehen.

31. Der Abstand zwischen der Westwand des Hangars III und der Ostwand des Werfthangars muß mindestens 36 m betragen.
32. Die tatsächliche Tragfähigkeit des Hangarbodens, des Hangarvorfeldes und des Rollweges zum Triebwerkslaufstand sowie der Triebwerkslaufstandfläche ist im Sinne des § 10 Abs. 1 der Zivilflugplatzverordnung 1972 anlässlich der Antragstellung auf Erteilung der Benützungsbewilligung gutächtlich nachzuweisen.
33. Die Neigung des Hangarvorfeldes, des Werfthangarbodens und der Triebwerkslaufstandfläche darf in keiner Richtung 1 % überschreiten; die Neigung des Rollweges zum Triebwerkslaufstand darf nicht mehr als 1,5 % betragen.
34. Die Nordfassade des Werfthangars, einschließlich der Hangartore ist derart auszuführen, daß Störwirkungen im Sinne des § 94 Luftfahrtgesetz durch Reflexionen des Hochfrequenzfeldes, des nahegelegenen Landekursenders, des Instrumentenlandesystems vermieden werden. (Keine metallischen Verkleidungen.)
35. Im Zuge der Bauausführung dürfen nur funkentstörte Baumaschinen und Geräte verwendet werden, sodaß keine elektrischen Störwirkungen gemäß § 94 Luftfahrtgesetz auf Flugsicherungsanlagen auftreten können.
36. Bezüglich der Flüssiggasanlage (Lagerung und Verbrauchseinrichtungen) sind die Bestimmungen der Flüssiggasverordnung, BGBI. Nr. 139/1971 i.d.g.F., einzuhalten. Ein entsprechendes Detailprojekt ist der Luftfahrtbehörde vor Durchführung der Baumaßnahmen zur Genehmigung vorzulegen.
37. Sollten für das Notstromaggregat in der Haustechnikzentrale mehr als 300 l Treibstoff gelagert werden, so ist hierfür eine entsprechende Lagerstätte zu errichten.
38. Im Betriebsgebäude ist die E-Installation im Schmier- und Reinigungsmittellager explosionsgeschützt gemäß ÖVE auszuführen; dieser Raum muß mechanisch (explosionsgeschützte Ausführung) entlüftet werden. Die Türen müssen selbstschließend ausgeführt sein; an diesen Türen ist das "Rauchverbot" und das "Verbot des Hantierens mit offenem Feuer bzw. Licht" anzuschlagen. Der Boden des Raumes darf nicht funkenziehend sein.

39. Bei der Bauführung sind die geltenden elektrotechnischen Sicherheitsvorschriften, insbesondere ÖVE-E50, EN1, S5, L20, EH1, EH41 und E49 einzuhalten.
40. Die neu zu errichtenden Objekte sind mit Fundamenterdern gemäß ÖNORM E 2790 auszustatten; die Enden der Erder sind auf Potentialausgleichsschienen zu führen.
41. Die Transformatorstation ist als abgeschlossene elektrische Betriebsstätte zu errichten und zu betreiben.
42. Unterhalb des Transformators ist eine öldichte Grube herzustellen, die den gesamten Ölinhalt des Transformators aufnehmen kann.
43. Die Türen der Transformatorstation und des Notstromaggregates in der Haustechnikzentrale sind nach außen aufschlagend herzustellen und mit Hochspannungswarnschildern gemäß ÖVE E5 bzw. mit "Eintrittsverbot" zu versehen.
44. Die Lüftungsöffnungen der Transformatorstation und des Notstromaggregatraumes sind feinmaschig zu vergittern.
45. Der Transformator ist gegen Verschieben zu sichern.
46. Alle Schaltstellen sind auffällig, eindeutig und haltbar zu bezeichnen.
47. In der Transformatorstation sind anzuschlagen bzw. bereitzuhalten:
  - a) die Anleitung zur 1. Hilfe bei Unfällen durch Elektrizität (ÖVE E34),
  - b) die zur Bedienung der Anlage erforderlichen Geräte,
  - c) die erforderlichen Ersatzsicherungseinsätze und Ersatzteile,
  - d) einpoliges Schaltbild und Bedienungsanleitung bzw. Betriebsvorschrift sowie
  - e) im Notstromaggregatraum die Anleitung "Bekämpfung von Bränden in elektrischen Anlagen und in deren Nähe".
48. Im Maschinenraum des Notstromaggregates und in den Betriebsräumen des Werfthangars sind Schutzmaßnahmen gegen Auftreten zu hoher Berührungsspannungen gemäß ÖVE EN1, Teil 1, vorzusehen.

Der Dieselmotor in der Haustechnikzentrale ist in die Schutzmaßnahme miteinzubeziehen (Verbindung mit Generatorgehäuse bzw. Nulleiter).

49. Alle Erdungen sind mit besonderer Sorgfalt nach den Bestimmungen der ÖVE EN1 und EH41 herzustellen.
50. Bei selbstanlaufendem Notstromaggregat ist im Maschinenraum ein Revisionsschalter anzubringen, mit dem das automatische Starten des Antriebsmotors bei Revisionsarbeiten verhindert werden kann.
51. In den Schalträumen sind vor den Schaltschränken Isoliermatten aufzulegen.
52. Durch entsprechende Ausführung der Schaltung ist sicherzustellen, daß beim Betrieb des Notstromaggregates keine Rückspeisung elektrischer Energie in das öffentliche Netz der Stadtwerke Innsbruck erfolgt.
53. Die Installation in den Werfträumen ist so auszuführen, daß die verschiedenen Netzarten voneinander getrennt verlegt und geführt werden. Müssen verschiedene Netze in einem Verteiler geführt werden, so sind die Netze durch Abschotung voneinander zu trennen. Die Anschlüsse für die verschiedenen Netze sind unverwechselbar auszuführen und zu kennzeichnen.
54. Für das 115/220 V 400 Hz - Netz sind Schutzmaßnahmen gegen Auftreten zu hoher Berührungsspannungen vorzusehen.
55. In den Verteilern sind alle Stromkreise ihrer Zugehörigkeit nach eindeutig zu bezeichnen.
56. Die im Werfthanger vorgesehenen 6 versenkbaren Anschlußvorrichtungen für elektrische Energie (Elektranten) sind explosionsgeschützt auszuführen. Eine Verriegelungseinrichtung muß das automatische Spannungsfreischalten ermöglichen.
57. Im Triebwerkslaufstand sind die Elektroinstallationen explosionsgeschützt auszuführen.
58. Über die Blitzschutzanlage ist ein entsprechendes Attest hinsichtlich des gemessenen Erdungswiderstandes vorzulegen.
59. In der Werft im Raum "Schichtleitung" dürfen keine dauernden Arbeitsplätze eingerichtet werden. Der durch diesen Raum führenden Fluchtweg ist auf eine Breite von 1,20 m ständig freizuhalten.



60. Die Bedienstiege (Wendeltreppe im Betriebsgebäude muß mindestens 1 m breit sein und die Stufenbreite muß an der Innenseite mindestens 0,15 m betragen. Sie ist außerdem brandhemmend auszuführen.
61. Die Arbeitsgrube in der allgemeinen Werkstätte darf nur 1,40 m tief sein. An einer Seite dieser Grube ist eine Treppe und an der gegenüberliegenden Seite Sprossen vorzusehen. Die Beleuchtung in dieser Arbeitsgrube ist explosionsgeschützt herzustellen.
62. Bei Nichtbenützen der Montagegrube und der Propellergrube sind diese abzudecken. Die Grubenränder sind entsprechend der ÖNORM Z 1000 zu kennzeichnen.
63. Im Batterieraum ist eine dauernd wirksame, raumdiagonale Querdurchlüftung vorzusehen; die Zuluftöffnung ist in Bodennähe, die Abluftöffnung in Deckennähe herzustellen.
64. Die Eingangstür zum Betriebsgebäude und die Tür im Windfang des Betriebsgebäudes ist auf 1,20 m zu verbreitern, ebenso die Tür des Lehrsaales im Obergeschoß.
65. Die Dunkelkammer ist mechanisch zu be- und entlüften und die Tür zu diesem Raum so herzustellen, daß sie auch von außen entriegelt werden kann. Der Fußboden ist säurebeständig und wannenartig auszubilden.
66. In der Radiowerkstätte sind die Arbeitsplätze im Bereich der Fensterachse zu situieren.
67. Die Lüftungszentrale im Dachgeschoß (Bereich Stiegenhaus) ist mit einer bodennahen Abluftöffnung zu versehen.
68. Im Betriebsgebäude ist eine Notbeleuchtung entsprechend § 10 der Allgemeinen Arbeitnehmerschutzverordnung zu installieren.
69. Das Hebezeug und die kraftbetriebenen Schiebetore sind vor Inbetriebnahme einer Überprüfung durch eine autormisierte Prüfstalt zu unterziehen. Die Abnahmebefunde sind vorzulegen.
70. Auf dem Dach des Betriebsgebäudes sind sämtliche Zuluft- und Abluftleitungen so zu verlegen, daß kein Kurzschluß auftreten kann. In der Haustechnikzentrale ist der Kompressorraum mit einer Zuluftöffnung zu versehen.

71. Bei dem südlich des Werfthangers und Hangar III vorgesehenen lärmindernden Triebwerkslaufstand sind auf der Dammkrone Vorkehrungen für einen allfälligen Lärmschutzaufsatz (max. 2 m hohe Lärmschutzwandkonstruktionen) vorzusehen.
72. Bezüglich der im Triebwerkslaufstands vorgesehenen schallabsolvierenden Wänden ist unter Berücksichtigung der bei Triebwerksprobeläufen auftretenden dynamischen Kräften die Standfestigkeit gutächtlich nachzuweisen.
73. Die Innenwände des Triebwerklaufstandes sind hochabsorbierend gemäß ÖAL Richtlinie 23 auszuführen; und die im Triebwerkslaufstand vorgesehenen Bodenabsorber so großflächig als möglich gleichfalls hochabsorbierend herzustellen. Außerdem sind hochabsorbierende Verkleidungen an der Westwand des Hangars III sowie an der Ostwand des Werfthangers und an den, im Bereich des Triebwerkslaufstandes die Dammkrone überragenden südseitigen Teilen des Werfthangers und Hangars III anzubringen.
74. Im Triebwerkslaufstand ist der Beobachtungsstand schalldämmend auszuführen.
75. Der Fluchtgang aus dem Triebwerkslaufstand ist zu beleuchten und an die Notstromversorgung anzuschließen.
76. Da die Fäkalentwässerung über die städtische Kanalisation erfolgt, ist die entsprechende Anschlußgenehmigung bei der Stadt Innsbruck zu erwirken.
77. Zufolge der Lage der mit diesem Bescheid bewilligten Bodeneinrichtungen innerhalb des mit Verordnung des Landeshauptmannes von Tirol vom 7.1.1985 festgelegten Schongebietes des Grundwasserwerkes ~~Höttinger~~ Au-West der Landeshauptstadt Innsbruck sowie für die vorgesehenen Oberflächenentwässerung ist bei der Wasserrechtsbehörde Abt. III a 1, des Amtes der Tiroler Landesregierung die entsprechende wasserrechtliche Bewilligung zu erwirken. Hiezu sind folgende Unterlagen (3-fach) vorzulegen:
  - Technischer Bericht mit hydraulischer Berechnung und Nachweis der ausreichenden Kapazität der Rohrleitungen des Oberflächenentwässerungssystems des Flughafens zum

- Innfluß, des Mineralölabscheiders und der Hebeanlagen, sowie Angabe der vorgesehenen Rohrmaterialien,
- Angabe der Art und Menge der in der Werftanlage gelagerten Mineralölprodukte, Lösungsmitteln sowie deren ordnungsgemäße Entsorgung,
- Lageplan und Schnitte der Rohrstränge und der Kanalsonderbauwerke samt eingetragenen Grenzen der Grundwasserschutz- und Schongebiete,
- Details der Abdichtung des Werfthangars und des Triebwerkslaufstandes zum Untergrund hin.

78. Vor Aufnahme der Bauarbeiten ist von der Tiroler Flughafenbetriebsges.m.b.H. im Sinne des zwischen der Republik Österreich und der Tiroler Flughafenbetriebsges.m.b.H. bestehenden Bestandsvertrages vom 16.5.1960 das entsprechende Einvernehmen mit BGV II Innsbruck herzustellen.

Für die Erteilung dieser Bewilligung sind an das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom Bewilligungswerber binnen zwei Wochen nach Zustellung dieses Bescheides zu entrichten:

- a) gemäß TP 393 b der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung, BGBl.Nr. 24/1983, eine Verwaltungsabgabe von ..... S 2.000,--
  - b) gemäß § 1 der Bundes-Kommissionsgebührenverordnung, BGBl.Nr. 246/1976, eine Kommissionsgebühr von ..... S 4.680,--
  - c) gemäß § 11 des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes, BGBl.Nr. 99/1952 i.d.g.F., eine Gebühr von ..... S 1.750,--
  - d) gemäß § 76 Abs. 1 AVG 1950 für die Tätigkeit der Sachverständigen für Schallschutztechnik  
w.OR Dr. Dipl.Ing. Judith Lang Sachverständigen-  
gebühren von ..... S 11.764,--
- insgesamt somit S 20.194,--

### B e g r ü n d u n g

Von der Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H. wurde mit Schreiben vom 30.4.1987 samt Planbeilagen beim Bundesministerium für

öffentliche Wirtschaft und Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde die Bewilligung gemäß § 68 Luftfahrtgesetz für eine Erweiterung der bescheidmäßigen festgelegten Flugplatzgrenzen des Flughafens Innsbruck zwecks Errichtung einer Werftanlage für die Tyrolean Airways samt Triebwerkslaufstand im südwestlichen Flughafenbereich und unter einem die Errichtungsbewilligung gemäß § 78 Luftfahrtgesetz für diese Bodeneinrichtungen beantragt. Diesen Antrag schränkte sie anläßlich der am 14.9.1987 vom Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr auf dem Flughafen durchgeführten Verhandlung dahingehend ein, daß sie auf die beantragte Erweiterung der Flugplatzgrenzen verzichtete und die vorgesehenen Bodeneinrichtungen entsprechend den Anregungen des luftfahrttechnischen Amtssachverständigen planlich derart situierte, daß sie innerhalb der bestehenden Flugplatzgrenzen zu liegen kommen.

Aufgrund des hierüber durchgeführten Ermittlungsverfahrens hat das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr gestützt auf das Gutachten der Amtssachverständigen der Obersten Zivilluftfahrtbehörde und des Amtes der Tiroler Landesregierung sowie der Sachverständigen für Schallschutztechnik und des Vertreters des Verkehrs-Arbeitsinspektorates in Verbindung mit den Stellungnahmen des Bundesamtes für Zivilluftfahrt und den TIROLEAN AIRWAYS in der mündlichen Verhandlung vom 14.9.1987 festgestellt, daß die geplanten Bodeneinrichtungen für die Sicherheit des Flugbetriebes des auf dem Flughafen Innsbruck beheimateten Luftbeförderungsunternehmens TIROLEAN AIRWAYS und - was den Triebwerks~~probe~~laufstand betrifft - auch aus Gründen des Lärmschutzes der Flughafenanrainer ~~und damit~~ im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt dringend erforderlich sind. Die Situierung der Werftanlagen einschließlich des lärm-mindernden Triebwerklaufstandes ist sowohl vom luftfahrttechnischen als auch vom lärmschutzschutztechnischen Standpunkt optimal, da eine klare Trennung zwischen dem Abfertigungsbereich und dem Betriebsbereich mit sehr guter Anbindung an die Bewegungsflächen des Flughafens gegeben ist, und durch die Anordnung des Triebwerkslaufstandes südlich, zwischen dem Hangar 3 und dem geplanten Werfthangar die bestmögliche Schallschutzwirkung gewährleistet wird. Auch wird dadurch die in der ursprünglichen Planung vorgesehene

Inanspruchnahme von Grundstücken in der mit Bescheid des Landeshauptmannes vom 20.2.1980, Zl. IIIa1-4213/17 festgelegten Schutzzonen I und II des Vertikalfilterbrunnens V 1 des Grundwasserwerkes Höttinger Au-West vermieden.

Da somit die im § 79 LFG festgelegten Voraussetzungen für die Erteilung der beantragten Errichtungsbewilligung gegeben sind und bei Erfüllung der aus dem Spruche ersichtlichen Bedingungen und Auflagen ein sicherer und zweckentsprechender Betrieb der geplanten Bodeneinrichtung gewährleistet ist, insbesondere auch Störwirkungen gemäß § 94 auf dem Landkurssender des Instrumentenlandesystems des Flughafens Innsbruck hintangehalten werden, war daher dem Antrag der Tiroler Flughafenbetriebsges.m.b.H. stattzugeben und spruchgemäß zu entscheiden.

Den mit Rücksicht auf das Grundwasserwerk Höttinger-Au West erhobenen Einwendungen des Stadtmagistrates Innsbruck wird durch die geänderte Situierung der Bodeneinrichtungen, außerhalb der Schutzzonen I und II des Vertikalfilterbrunnens V 1 und durch die im Einreichprojekt vorgesehenen besonderen Schutzmaßnahmen, wie Mineralölabscheider, wannenartige, öldichte Ausführung des Hangarbodens, sowie durch die im Punkt 77 der Bedingungen und Auflagen dieses Bescheides dem Flughafenhalter auferlegte Verpflichtung zur Einholung einer wasserrechtlichen Bewilligung Rechnung getragen. Mit der unter Punkt 78 dem Bewilligungswerber schließlich auferlegten Verpflichtung wird dem Vorbringen des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten entsprochen.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf die bezogenen Verordnungsstellen.

*Rechtsmittelbelehrung*  
Gegen diesen Bescheid ist kein ordentliches Rechtsmittel zulässig. Es wird jedoch innerhalb von 6 Wochen Beschwerde an die Verwaltung, Gericht, Hof oder Verfassungskommission erhoben werden können, die von einem Rechtsweg nicht anfechtbar sein wird.

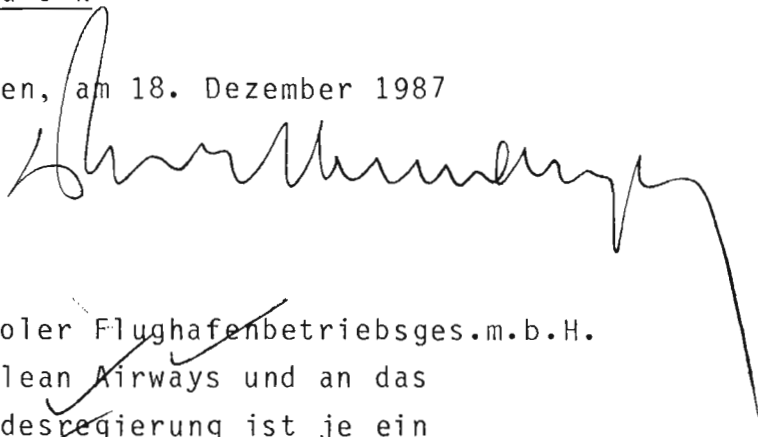
Abschrift an:

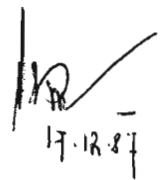
1. Tirolean Airways

6026 I n n s b r u c k, Flughafen

2. Bundesministerium für Landesverteidigung  
als Militärluftfahrtbehörde  
1030 Wien, Dampfschiffstraße 2  
zu Zl. 13.165/24-1.6/87 vom 30.7.1987
3. Bundesministerium für wirtschaftliche  
Anglegenheiten  
1010 Wien, Regierungsgebäude  
zu Zl. 677.050/8-V/8c/87 vom 7.9.1987
4. Bundesministerium für Land und Forst-  
wirtschaft  
1010 Wien, Regierungsgebäude  
zu Zl. 16.832/05-I 6/87 vom 20.8.1987
5. Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft  
und Verkehr - Verkehrsarbeitsinspektorat  
1030 Wien, Radetzkystraße 2
6. Bundesamt für Zivilluftfahrt  
1030 Wien, Schnirchgasse 11
7. Amt der Tiroler Landesregierung  
6010 Innsbruck, Landhaus
8. Magistrat der Landeshauptstadt Innsbruck  
- Magistratsdirektion  
6010 Innsbruck

Wien, am 18. Dezember 1987



  
17.12.87

Kz1.:

1. Den Erl. an die Tiroler Flughafenbetriebsges.m.b.H.  
weilers an die Tirolean Airways und an das  
Amt der Tiroler Landesregierung ist je ein  
Plankonvolut mit Genehmigungsvermerk anzuschl.

2. Der Erl. an die Tiroler Flughafenbetriebsges.m.b.H. ist außerdem je ein Erlagschein über S 2.000,- Verwaltungsabgabe, über S 4.680,- Kommissionsgebühren, S 1.750,- Gebühr für Verkehrsarbeitsinspektorat und über S 11.764,- Sachverständigengebühren für Dr. Dipl.Ing. Lang sowie eine Kopie der Verhandlungsschrift vom 14.9.1987, ON 13, anzuschl.
3. Sämtl. Erl. gegen RS abfertigen.

v.H.:

- 18-12-1987
- Abt. I/4 (Fr. Eckhart-Raicher) mit dem Ersuchen um Veranlassung
1. der Einnahmeveranschreibung der Verwaltungsabgabe von S 2.000,-, Bundeskommissionsgebühren von S 4.680,- VAI - Gebühren von S 1.750,- und Sachverständigengebühren für Dr.Dipl.Ing. Judith LANG von S 11.764,-;
  2. Veranlassung der Überweisung des Betrages von 11.764,- laut beil. Taxenvorschreibung vom 23.11.87 an das Technologische Gewerbemuseum (Sachverständigengebühr Dr. Dipl.Ing. LANG) mittels beil. Erlagschein.

*erl. mit Blatt 16*

*ER*

Zum Schreiben	.....
Rückgeschrieben	.....
Verglichen	.....
Beglaubigt	.....
Besrelit	18-12-1987

*ER*

**BUNDESMINISTERIUM FÜR ÖFFENTLICHE  
WIRTSCHAFT UND VERKEHR  
OBERSTE ZIVILLUFTFAHRTBEHÖRDE**

Pr. Zl. 60.205/9-7/92

Flughafen Innsbruck, 13.08.92

Betreff: Flughafen Innsbruck;  
Neubau einer Werftanlage für  
Tyrolean Airways samt  
Triebwerkslaufstand;  
Benützungsbewilligung



**VERHANDLUNGSSCHRIFT**

aufgenommen am 13.08.92 auf dem Flughafen Innsbruck vom Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde gemäß §§ 40-44 AVG in Verbindung mit § 78 Abs. 2 LFG, BGBl. Nr. 253/1957.

**Gegenstand der Verhandlung**

Antrag der Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H vom 26.11.1991, ergänzt mit Schreiben vom 13.07.1992, auf Erteilung der Benützungsbewilligung gemäß § 78 LFG für den gemäß Bescheid des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom 18.12.1987, Zl. 160.205/16-1/6/87, errichteten Neubau einer Werftanlage für Tyrolean Airways samt Triebwerkslaufstand auf dem Flughafen Innsbruck.

**Anwesende**

Verhandlungsleiter:

Ministerialrat Dr. Rolf A. Neidhart

Mitwirkende amtliche Organe:

Dipl.-Ing. Christian Marek als  
Amtssachverständiger für das Luftfahrt-  
Bauwesen und Luftfahrttechnik

Ing. Swen Göring als Amtssachverständiger für  
Flug- und Flugplatzbetrieb

Sonstige Behördenvertreter:

Bundesministerium für öffentliche  
Wirtschaft und Verkehr, Verkehrs-Arbeits-  
inspektorat

AS Herbert Lenk



Amt der Tiroler Landesregierung,  
Amtssachverständige:

Ing. Christoph Lechner als Amtssachver-  
ständiger für Elektrotechnik, Maschinenbau  
sowie für Heizungs-, Lüftungs- und Klima-  
technik  
OR Dipl.-Ing. Klaus Bültemeyer als luftfahrt-  
technischer Amtssachverständiger

Amt der Tiroler Landesregierung:

AD Georg Leitinger

Magistrat der Landeshauptstadt Innsbruck,  
Magistratsdirektion:

Frau Mag. Edith Margreiter

Magistrat der Landeshauptstadt Innsbruck,  
Umweltschutz:

Ing. Günther Zeber

Magistrat der Landeshauptstadt Innsbruck,  
Forstabteilung:

Ing. Kurt Pröller

Magistrat der Landeshauptstadt Innsbruck,  
Berufsfeuerwehr:

BR Karl Baldemaier

Stadtwerke Innsbruck, Elektrizitätswerke:

Dipl.-Ing. Wolfgang Croce

Stadtwerke Innsbruck, Wasserwerk:

Dipl.-Ing. Bernhard Quinger

Tiroler Landesstelle für Brandverhütung:

Ing. Bernhard Stibernitz

Anwesende Parteien und sonstige Beteiligte:

Bundesgebäudeverwaltung II, Innsbruck:

AR Bruno Artner

Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H.

Prokurist Mag. Reinhold Falch  
Ing. Ewald Dworschak  
Helmut Probst

Tyrolean Airways:

Vorstand Fritz A. Feitl  
Dr. Rudolf Walch für RA Dr. Werner Walch  
Arch., Dipl.-Ing. Helmut Dreger  
Hermann Winter, Technischer Leiter  
Ing. Peter Gindu, Technisches Büro A3  
Gerhard Scherer, Elektrotechnischer Planer  
in Vertretung für das Ingenieurbüro  
Eidelpes  
Dipl.-Ing. Peter Fiby für das Ingenieurbüro  
Fiby als Planer für die akustische  
Ausstattung des Triebwerkslaufstandes  
Ing. Horst Passer als Statiker  
Hannes Alber für die Firma Zettler,  
Brandmeldeanlagen

Nach Eröffnung der Verhandlung um 09.00 Uhr und Feststellung der Anwesenden sowie ihrer Vertretungsbefugnis wird vom Verhandlungsleiter der Verhandlungsgegenstand dargelegt.

Das Projekt wird nochmals erläutert. Anschließend wird zur Überprüfung der Neubauten ein Ortsaugenschein durchgeführt.

Nach Durchführung des Ortsaugenscheins schränkt die Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H. den gegenständlichen Antrag dahingehend ein, daß nur mehr die Benützungsbewilligung für den Triebwerkslaufstand beantragt wird.



Sodann erstellen die Amtssachverständigen des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr und des Amtes der Tiroler Landesregierung sowie die Vertreter der Tiroler Landesstelle für Brandverhütung, der Berufsfeuerwehr der Landeshauptstadt Innsbruck und des Verkehrs-Arbeitsinspektorates aufgrund des Ortsaugenscheins gemeinsam folgenden

#### B e f u n d

Die heutige Kollaudierungsverhandlung betrifft den Neubau eines Triebwerkslaufstandes, einschließlich Haustechnik-Gebäude und Zurollweg, auf dem Flughafen Innsbruck.

Von der Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H. werden am heutigen Tag Auswechslungspläne, verfaßt von Dipl.-Ing. Helmut Dreger, Zivilingenieur für Hochbau in Hall in Tirol, vom August 1992 vorgelegt, und zwar:

- Lageplan im Maßstab 1 : 500, Plannr. 11
- Schnitt, Ansicht Triebwerkprobelaufstand im Maßstab 1 : 100, Plannr. 40a
- Haustechnik Triebwerkprobelaufstand im Maßstab 1 : 100, Plannr. 30a

Das gesamte gegenständliche Bauvorhaben wurde im wesentlichen konsensgemäß ausgeführt. Im Zuge der Bauausführung ergaben sich gegenüber dem genehmigten Projekt folgende Änderungen:

#### A) TRIEBWERKSPROBELAUFSTAND

Von der ursprünglich vorgesehenen Anlage eines 8 m hoch geschütteten Dammes mit Verkleidung der innenseitigen Wandflächen wurde aus konstruktiven Gründen abgegangen, da einerseits die erforderlichen Grundflächen für die Dammschüttung nicht vorhanden waren und andererseits eine aufwendige Stützkonstruktion zur Aufnahme des Erddruckes an der Innenseite des Laufstandes erforderlich gewesen wäre.

Ausgeführt wurde nun die Anlage in Stahlbetonbauweise, welche zudem in eine ca. 4 m hohe Dammschüttung eingebaut ist. Die außerhalb der Dammschüttung nach innen geneigten Schallabsorptionsblenden werden von Stahlbetontragarmen getragen. Die ursprünglich vorgesehene Möglichkeit der Anbringung einer 2 m hohen Lärmschutzwand auf dem Erdwall wurde durch die Möglichkeit des Aufbaus einer absorbierenden Dachkonstruktion ersetzt.

Zur schalltechnischen Beurteilung der geänderten Konstruktion liegt eine Begutachtung von der staatlichen autorisierten physikalisch-technischen Versuchsanstalt für Wärme- und Schalltechnik am technologischen Gewerbemuseum vom 10.04.1989, verfaßt von Frau Dipl.-Ing. Dr. J. Lang, vor, aus der hervorgeht, daß die nunmehrige Ausführung der ursprünglichen mindestens gleichwertig ist, wenn bestimmte Erfordernisse eingehalten werden.

## B) HAUSTECHNIK-GEBÄUDE

Das in die Westfront des Triebwerklaufstandes integrierte Haustechnik-Gebäude wurde aufgrund technischer Erfordernisse geringfügig erweitert. An der Ostseite des Laufstandes ein Raum mit flüssigkeitsdichter Wanne zur Unterbringung von Schlammfang und Mineralölabscheider (wasserrechtsbehördliche Bewilligung) geschaffen worden.

Die neue Raumnutzung im Haustechnik-Gebäude ist wie folgt vorgesehen (Nord - Süd):

- Hochspannungs- und Traforaum
- Recycling
- Notstromraum (derzeit Lagerraum)
- Verteiler Wärmezentrale
- Gaszentrale
- Kompressor
- Beobachterraum
- Lagerraum
- Müllsortierung
- Lagerraum


Anstelle der Versorgung mit Flüssiggas wurde ein Erdgasanschluß vorgesehen.

Unter Bedachtnahme auf die-gemäß den o. a. Auswechslungsplänen - gegenüber dem ursprünglich eingereichten Projekt geänderte Ausführung des gegenständlichen Vorhabens ist zu den Bedingungen und Auflagen des Errichtungsbewilligungsbescheides vom 18.12.1987, Zl. 160.205/16-1/6/87, folgendes festzustellen:

zu Punkt 1: augenscheinlich erfüllt

zu Punkt 2: erfüllt

Herr Dipl.-Ing. Fiby erklärt dazu, daß der Beton von den Betonfabriken der Firmen Innerebner und Fröschl geliefert wurde. Die Betonfabriken unterliegen einer Eigen- und Fremdkontrolle. Beim Stahl handelt es sich um österreichischen Rippentorsteel, der ebenfalls einer Eigen- und Fremdüberwachung unterliegt.



zu Punkt 3 bis 9: nicht gegenständlich

zu Punkt 10: teilweise erfüllt

zu Punkt 11 und 12: nicht gegenständlich

zu Punkt 13: wurde nicht ausgeführt

zu Punkt 14: nicht gegenständlich

zu Punkt 15 bis 18: nicht erfüllt

zu Punkt 19 bis 25: nicht gegenständlich

zu Punkt 26 und 27: erfüllt

Es liegt ein Schreiben vom 09.03.1992 der Arge Flughafen (Innerebner, Mayreder, Fröschl) vor, in dem die

- ausschreibungsgemäße Ausführung der befestigten  
Bewegungsflächen im und zum Triebwerkslaufstand bestätigt wird.
- zu Punkt 28 und 29: nicht gegenständlich
- zu Punkt 30: teilweise erfüllt  
Die Mittellinienmarkierung ist vorhanden.
- zu Punkt 31: erfüllt
- zu Punkt 32: erfüllt  
Es liegt ein Standsicherheitsnachweis über die Bodenplatten des  
Triebwerkslaufstandes, verfaßt vom Ingenieurbüro Passer, Innsbruck,  
datiert vom 12.09.1992, vor. Zur Berechnung wurde ein Luftfahrzeug  
der Type BAe 146-200 herangezogen.
- zu Punkt 33: erfüllt  
Ein Außenanlagenplan im Maßstab 1 : 200, vom 18.04.1989,  
Plannr. O12d, des Dipl.-Ing. Helmut Dreger, aus dem dies hervorgeht,  
wurde der Luftfahrtbehörde zur Einsichtnahme vorgelegt und  
eingesehen.
- zu Punkt 34: nicht gegenständlich
- zu Punkt 35: Betriebsvorschrift für die Zeit der Bauführung
- zu Punkt 36: gegenstandslos  
Eine Erdgasversorgung wurde vorgesehen.
- zu Punkt 37: Das Notstromaggregat wurde nicht ausgeführt.
- zu Punkt 38: nicht gegenständlich
- zu Punkt 39: teilweise erfüllt
- zu Punkt 40: erfüllt  
Ein Attest der Firma Bangerl vom 08.08.1992 belegt dies.
- zu Punkt 41: erfüllt und Betriebsvorschrift
- zu Punkt 42: erfüllt
- zu Punkt 43 und 44: für die Transformatorenstation erfüllt  
Das Notstromaggregat ist nicht ausgeführt .
- zu Punkt 45 bis 46: erfüllt
- zu Punkt 47a bis d: erfüllt
- zu Punkt 47e: Notstromaggregat nicht ausgeführt.
- zu Punkt 48: Notstromaggregat nicht ausgeführt, ansonsten erfüllt
- zu Punkt 49: erfüllt
- zu Punkt 50: Notstromaggregat nicht ausgeführt
- zu Punkt 51: erfüllt
- zu Punkt 52 und 53: Notstromaggregat nicht ausgeführt
- zu Punkt 54: nicht gegenständlich
- zu Punkt 55: erfüllt
- zu Punkt 56: nicht gegenständlich
- zu Punkt 57: teilweise erfüllt
- zu Punkt 58: erfüllt  
Es wurde ein Blitzschutzprotokoll der Firma Bangerl vom 08.08.1992  
vorgelegt und eingesehen.
- zu Punkt 59 bis 69: nicht gegenständlich
- zu Punkt 70: hinsichtlich der Zuluftöffnung im Kompressorraum erfüllt, ansonsten  
nicht gegenständlich
- zu Punkt 71: gegenstandslos aufgrund der geänderten Konstruktion
- zu Punkt 72: erfüllt  
Es liegt ein statischer Nachweis für die schallabsorbierenden  
gelochten Alutrapezprofile und deren Befestigung von der Firma  
Stahlbau Pichler, datiert vom 24.03.1992, vor.
- zu Punkt 73: teilweise erfüllt  
Festzuhalten ist, daß aufgrund der Gestaltung des Laufstandes eine  
südseitige Verkleidung des Hangars III nicht notwendig ist. Von der

- Südseite des Hangars 4 ist nur jene Betonwand mit einer Verkleidung zu versehen, die in den Bereich des Triebwerkprobelaufstandes hineinreicht.
- zu Punkt 74: nicht erfüllt  
zu Punkt 75: erfüllt  
Anstelle des Anschlusses an die Notstromversorgung wurde Einzelbatterievers. ung ausgeführt.
- zu Punkt 76: nicht gegenständlich  
zu Punkt 77: Die erforderlichen wasserrechtlichen Bewilligungen liegen vor. Kopien davon befinden sich im Akt.
- zu Punkt 78: erfüllt

Hinsichtlich der schalltechnischen Gleichwertigkeit des nunmehr abgeänderten Laufstandes liegt ein Gutachten von Dipl.-Ing. Peter Fiby, Zivilingenieur für Bauwesen in Innsbruck, vom 10.02.1992, Begutachtung Nr. 8714/22, vor, aus dem hervorgeht, daß das bewertete Schalldämmmaß der Schirmwand mehr als 28 dB beträgt und daß die ausgeführte Auskleidung der Innenflächen das Kriterium "hochabsorbierend" erfüllt.

Hinsichtlich der statisch-konstruktiven Bearbeitung des Triebwerklaufstandes wurde ein Attest vom Ingenieurbüro Passer, datiert vom 13.08.1992, vorgelegt.

### Gutachten

Vom Standpunkt der Amtssachverständigen der Obersten Zivilluftfahrtbehörde und des Amtes der Tiroler Landesregierung sowie vom Standpunkt der Tiroler Landesstelle für Brandverhütung, der Berufsfeuerwehr der Landeshauptstadt Innsbruck und des Verkehrs-Arbeitsinspektorates bestehen gegen die Erteilung der beantragten Benützungsbewilligung für den Neubau eines Triebwerkslaufstandes, einschließlich Haustechnik-Gebäude und Zurollweg, keine Bedenken, wenn zur Gewährleistung der Sicherheit der Luftfahrt und eines zweckmäßigen Betriebs nachstehende

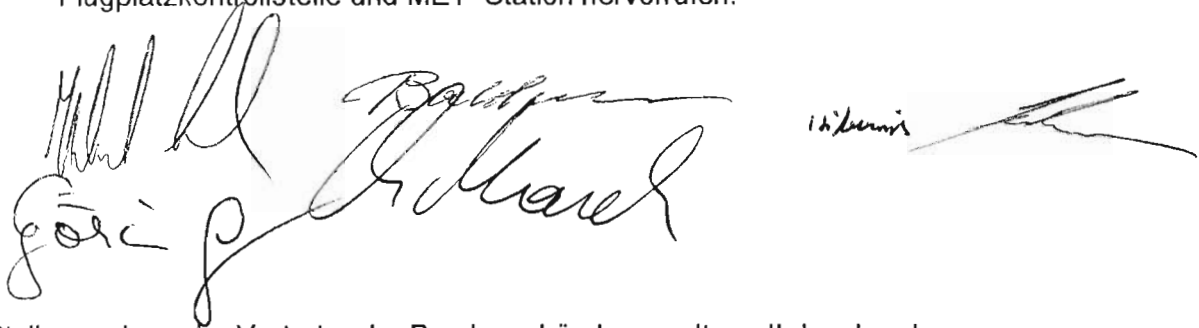
### Bedingungen und Auflagen

erfüllt werden:

1. Die Fluchtwegbeschilderung im Bereich des Triebwerklaufstandes gemäß ÖNORM Z 1000 bzw. F 2030 ist herzustellen. Termin: unverzüglich
2. Öffnungen, die von den Nebenräumen zum Triebwerksprüfstand führen, sind mit Brandschutzklappen K 30 auszustatten, sofern sie nicht abgeschottet werden können. Termin: unverzüglich
3. Installationsöffnungen zwischen den einzelnen Nebenräumen und zum Fluchtgang sind brandbeständig abzuschotten. Termin: unverzüglich

4. Der Betrieb der Brandmeldeanlage sowie die Weitergabe des Brandalarms ist derzeit nicht erforderlich. Nach Fertigstellung der Werftanlage ist die Brandmeldeanlage von der Tiroler Landesstelle für Brandverhütung einer Abnahme zu unterziehen. Eine teilweise Inbetriebnahme der Brandschutzanlage ist technisch nicht möglich. Termin: Fertigstellung der Werftanlage
5. Die für den Triebwerksprüfstand und für die Nebenräume vorgesehenen Löschgeräte sind ehestens zu montieren bzw. bereitzustellen. Termin: nach Lieferung der Geräte (Die Geräte sind bereits bestellt.)
6. Im Triebwerksprobelaufstand ist eine weiße Markierung (Streifenbreite 15 cm) im Abstand von 6 m beiderseits der Mittellinie anzubringen. Termin: unverzüglich
7. Über die Belastbarkeit der Schlitzrinnen samt Einlaufgittern zu Putzstücken ist ein Attest vorzulegen. Bei attestierter entsprechender Belastbarkeit der Rinnen kann die Tragfähigkeit der Bewegungsflächen innerhalb der unter Punkt 6 angeführten Markierung für Luftfahrzeuge mit Doppelradfahrwerk mit 42.411 kg zulässigem Gesamtgewicht und einem zulässigen Gewicht pro Hauptfahrwerksbein von 19.763 kg festgesetzt werden. Termin: unverzüglich
8. Bezüglich der Heizungsanlage inklusive des Gasanschlusses ist der Luftfahrtbehörde ein Projekt zur Genehmigung vorzulegen. Termin: Antragstellung für die Benützungsbewilligung des Werfthangars
9. Die Fertigstellung der elektrischen Anlagen hat unter Einhaltung der geltenden elektrotechnischen Sicherheitsbestimmungen zu erfolgen.
10. Die Schaltgeräte für die Beleuchtung des Triebwerkslaufstandes sind gegen solche der Schutzart IP 54 zu ersetzen. Termin: Benützungsbewilligung des Werfthangars
11. Folgende Flächen sind noch mit einer hochabsorbierenden Verkleidung zu versehen:
  - ein kleiner Teil der westlichen Innenwand des Laufstandes
  - jener Teil der Südfassade des Werfthangars, welcher in den Laufstand hineinragt
  - Teile des ostseitigen Werkstattegebäudes oberhalb der FensterreiheTermin: unverzüglich
12. Im Beobachtungsstand ist ein Schallschutzglas einzubauen, ebenso sind die Wände schalldämmend auszubilden. Den Bediensteten ist bis zur Fertigstellung ein geeigneter Gehörschutz zur Verfügung zu stellen.
13. Sämtliche Schächte, die aus betrieblichen Gründen nicht abgedeckt werden können, sind mit Geländern mit einer Höhe von 1 m abzusichern. Zu jenen Schächte, die begehbar sind, sind fest verlegte Leitern zu montieren. Diese Leitern sind mittels Ketten gegen Absturz zu sichern. Termin: unverzüglich
14. Der Fluchtweg vom Triebwerkslaufstand ist während der Betriebszeit des Triebwerkslaufstandes ständig unversperrt zu halten. Um Unbefugten den Zutritt zu verwehren, ist an der Außenseite ein Türknopf anzubringen. Termin: unverzüglich
15. Sämtliche Lagerräume sowie der Verteiler- und Wärmezentraleraum sind ständig zu entlüften. Termin: unverzüglich
16. An der Türe zur Gasübernahmestelle ist ein Selbstschließer zu montieren. Termin: unverzüglich

17. Der Kollektorgang ist im Bereich der Triebwerkswerkstätte (Werfthangar) brandbeständig abzumauern. Termin: Antrag auf Erteilung der Benützungsbewilligung des Werfthangars
18. Der Zugang und die Zufahrt zur Transformatorstation und zur Hochspannungskabeltrasse muß für die Bediensteten der Innsbrucker Stadtwerke-Elektrizitätswerke jederzeit möglich sein.
19. Das Ein- und Ausrollen der Luftfahrzeuge, ausgenommen Luftfahrzeuge bis zu einer Spannweite von 15 m (Codeletter A), in den bzw. aus dem Triebwerkslaufstand darf nicht mit eigener Motorkraft erfolgen.
20. Die maximal zugelassene Spannweite für Luftfahrzeuge, die in den Triebwerkslaufstand geschleppt werden dürfen, beträgt 30 m.
21. Es ist darauf zu achten, daß die Flutlichtscheinwerfer des Triebwerkslaufstandes und auf der Ostkante des Werfthangars keine Blendwirkung für den Flugverkehr, für die Flugplatzkontrollstelle und MET-Station hervorrufen.



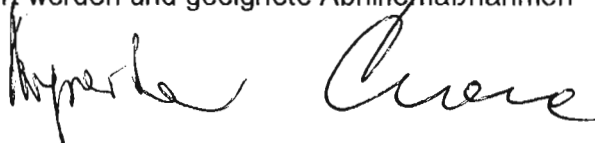
Stellungnahme des Vertreters der Bundesgebäudeverwaltung II, Innsbruck:  
Es bestehen keine Einwände.



Stellungnahme der Vertreter des Magistrates der Landeshauptstadt Innsbruck (Magistratsdirektion, Elektrizitätswerke):

Gegen die Erteilung der Benützungsbewilligung besteht kein Einwand, sofern

1. eine ordnungsgemäße Bepflanzung des Böschungsbereiches erfolgt (z.B. Gras, Bodendecker),
2. die Probeläufe bei Tag und Nacht nur innerhalb des Triebwerkslaufstandes erfolgen,
3. die derzeitigen Lärmimmissionen objektiviert werden und ihre Zumutbarkeit von einem medizinischen Sachverständigen beurteilt wird, und auch allfällige Geruchsbelästigungen objektiviert werden und geeignete Abhilfemaßnahmen geschaffen werden.



Stellungnahme des Vertreters der Tyrolean Airways:

Seitens Tyrolean Airways ist eine geeignete Bepflanzung, wie von der Stadt Innsbruck gewünscht, ohnedies vorgesehen. Was die Messung der Lärmimmissionen des Triebwerkslaufstandes betrifft, so stellen wir dazu fest, daß der Triebwerkslaufstand nicht nur von unserer Gesellschaft genutzt wird. Sobald die noch nicht durchgeführten schallabsorbierenden Verkleidungen angebracht sind, werden die Lärmimmissionen seitens Tyrolean Airways im Einvernehmen mit der Luftfahrtbehörde unter den üblichen Betriebsbedingungen objektiv gemessen werden. Einen Zusammenhang zwischen allfälligen

Geruchsbelästigungen und dem Betrieb des Triebwerkslaufstandes sehen wir nicht. Ansonsten nehmen wir das Ergebnis der Verhandlung zustimmend zur Kenntnis.



Stellungnahme des Vertreters der Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H.:

Wir nehmen das Verhandlungsergebnis zur Kenntnis, möchten allerdings festhalten, daß der Zurollweg zum Triebwerkslaufstand freigehalten werden muß.



Dipl.-Ing. Bültemeyer, AD Leitinger, Dipl.-Ing. Quinger und Ing. Zeber haben sich vor Ende der Verhandlung ohne Erhebung von Einwendungen entfernt.

Das Bundesministerium für Landesverteidigung hat das Einvernehmen gemäß § 78 Abs 2 LFG am 10.08.1992 telefonisch hergestellt (Mag. Matzner).

Auf die Verlesung der laut diktierten Verhandlungsschrift wird von den Verhandlungsteilnehmern verzichtet.

Vom Vertreter des Verkehrs-Arbeitsinspektorates werden gemäß § 11 des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes Gebühren von ÖS 2.210,00 geltend gemacht.

Der Kostenersatz für die Teilnahme der Tiroler Landesstelle für Brandverhütung erfolgt direkt durch die Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H.

Da kein weiteres Vorbringen erfolgt, verkündet der Verhandlungsleiter den nachfolgenden

**B e s c h e i d**  
**S p r u c h**

I.

Das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde erteilt hiermit gemäß § 78 Abs. 1 und 2 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Landesverteidigung der Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H. gemäß dem Antrag vom 26.11.1991, ergänzt mit Schreiben vom 13.07.1992, eingeschränkt am 13.08.1992, die Benützungsbewilligung für den auf dem Flughafen Innsbruck gemäß der Errichtungsbewilligung des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde vom 18.12.1987, Zl. 160.205/16-1/6/87, errichteten Neubau eines Triebwerkslaufstandes, einschließlich Haustechnik-Gebäude und Zurollweg, unter Zugrundelegung der einen integrierten Bestandteil dieses Bescheides bildenden Austauschpläne des Architekten Dipl.-Ing. Helmut Dreger, Zivilingenieur für Hochbau in Hall in Tirol, vom August 1992, und zwar

- Lageplan im Maßstab 1 : 5 00, Plannr. 11
  - Haustechnik Triebwerksprobelaufstand im Maßstab 1 : 100, Plannr. 30a
  - Schnitt, Ansicht Triebwerksprobelaufstand im Maßstab 1 : 100, Plannr. 40a,
- und unter den in der - ebenfalls einen integrierten Bestandteil dieses Bescheides bildenden - Verhandlungsschrift des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom 13.08.1992, Pr.Zl. 60.205/9-7/92, enthaltenen Bedingungen und Auflagen (Punkte 1 bis 21).



## II.

Für die Erteilung dieser Bewilligung sind von der Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H.

- a) gemäß TP 393 lit.b Ziff,3 der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung, BGBl. 24/1983 i.d.g.F.,  
eine Verwaltungsabgabe von ÖS 1.000,--
- b) gemäß § 1 der Bundes-Kommissionsgebührenverordnung, BGBl. 246/1976, i.d.g.F.,  
Kommissionsgebühren für 3 Amtsorgane und 17/2 Stunden von ÖS 6.630,--
- c) gemäß § 11 des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes, BGBl. 99/1952, i.d.g.F.,  
eine Gebühr von ÖS 2.210,--

somit insgesamt ÖS 9.840,--

zu entrichten.

Die Verwaltungsabgabe, die Kommissionsgebühren und die Gebühren des Verkehrs-Arbeitsinspektorates sind binnen zwei Wochen nach Zustellung der schriftlichen Ausfertigung dieses Bescheides mittels der beigeschlossenen Zahlscheine an das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zu überweisen.

### B E G R Ü N D U N G

Die gegenständliche Benützungsbewilligung war aufgrund des im wesentlichen anstandslosen Ergebnisses der Kollaudierungsverhandlung vom 13.08.1992 zu erteilen.

Das diesbezügliche Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Landesverteidigung wurde hergestellt.

Die Bedingungen und Auflagen, die den Erfordernissen der Sicherheit der Luftfahrt Rechnung tragen, stützen sich auf die Gutachten der Amtssachverständigen der Obersten Zivilluftfahrtbehörde und des Amtes der Tiroler Landesregierung sowie auf die Ausführungen der Tiroler Landesstelle für Brandverhütung, der Berufsfeuerwehr der Landeshauptstadt Innsbruck und des Verkehrs-Arbeitsinspektorates.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf die bezogenen Rechtsvorschriften.

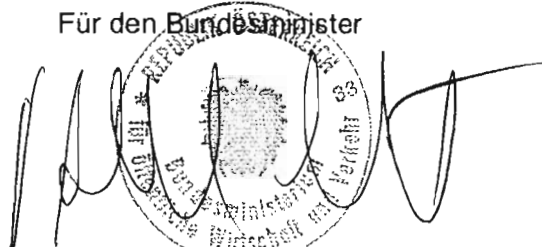
### R E C H T S M I T T E L B E L E H R U N G

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

Der Inhalt und die Verkündung dieses mündlichen Bescheides werden hiermit gemäß § 62 Abs. 2 AVG beurkundet.

Sodann erklärt der Verhandlungsleiter die Verhandlung als geschlossen.

Verhandlungsdauer 17/2 Stunden.

Für den Bundesminister  
  
Ministerialrat Dr. Rolf A. Neidhart

The signature is written in black ink over a circular official stamp. The stamp contains the text 'REPUBLIK ÖSTERREICH' at the top, 'Ministerialrat Dr. Rolf A. Neidhart' in the center, and 'Für den Bundesminister' at the bottom. The signature is a cursive script that starts with a large 'R' and ends with a long horizontal stroke.

Zur Kenntnis genommen:



Two handwritten signatures in black ink. The first signature is on the left and is a cursive script. The second signature is on the right and is also a cursive script, appearing to be a shorter name or initials.