



REPUBLIK ÖSTERREICH  
**HUBERT GORBACH**  
**VIZEKANZLER**  
 Bundesminister  
 für Verkehr, Innovation und Technologie

GZ. BMVIT-9.500/0005-I/PR3/2006 DVR:0000175

**XXII. GP-NR  
 4393/AB**

An den  
 Präsidenten des Nationalrates  
 Dr. Andreas Khol

**2006-08-18**

Parlament  
 1017 Wien

**zu 4407 J**

Wien, am 17. August 2006

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 4407/J-NR/2006 betreffend Flughafen Wien, die die Abgeordneten Dr. Moser, Freundinnen und Freunde am 22. Juni 2006 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

**Zum Motiventeil:**

Hinsichtlich der Genehmigung von zivilen Bodeneinrichtungen gemäß § 78 Luftfahrtgesetz, BGBl.Nr. 253/1957 i.d.g.F. (LFG), ist neben dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Zivilluftfahrtbehörde (OZB) auch die Bezirkshauptmannschaft Wien-Umgebung (zuvor der Landeshauptmann von Niederösterreich) in sehr wesentlichem Umfang zuständig. Sämtliche Zivilflugplatz-Bewilligungen gemäß § 68 LFG wurden vor Inkrafttreten des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 1994 erteilt.

Zu dem zitierten VwGH - Erkenntnis ist anzumerken, dass das vom dort gegenständlichen Flugplatzprojekt betroffene Gebiet durch einen Grundgeräuschpegel von nur 22 bis 30 dB(A) gekennzeichnet war. Die Situation auf dem Flughafen Wien ist damit nicht vergleichbar.

**Frage 1:**

Aus welchen Bewilligungen (Zivilflugplatz, Bodeneinrichtungen, etc) ergeben sich die zugelassene Anlage und der erlaubte Betrieb des Flughafens Wien (wir ersuchen um Angabe des wesentlichen Bescheidgegenstandes, der erlassenden Behörde und des Datums der Erlassung in der Anfragebeantwortung und Beilage der Bescheide, die indirekt oder direkt über das Ausmaß der Lärmbelastung im Sinne § 4 Abs. 2 UIG Auskunft geben)?

**Antwort:**

Seit Inkrafttreten des LFG wurden fünf (heute noch relevante) Zivilflugplatz-Bewilligungen gemäß § 68 LFG samt zugehörigen Betriebsaufnahmebewilligungen gemäß § 73 LFG (bei welchen lediglich die Erfüllung der Auflagen der jeweiligen Zivilflugplatz-Bewilligung überprüft wird) erteilt. Die Zuständigkeit hierfür lag bei der OZB. Die fünf Zivilflugplatz-Bewilligungen liegen bei.

<u>Zivilflugplatz-Bewilligung vom</u>	<u>GZ</u>	<u>wesentl. Bescheidgegenstand</u>
21.09.1959	32.686-I/7/59	Betriebsumfang (Pisten, Rollwege, Vorfelder), Bau- und Betriebvorschriften, Sicherheitszone
28.12.1972	33.103/226-1/8-1972	Betriebsumfang (Piste 16/34), Sicherheitszone, Haftpflichtversicherung, Betriebsaufnahme, Auflagen
09.11.1979	33.103/274-1/6-1979	Erweiterung der südlichen Flugplatzgrenze
12.08.1983	33.103/314-1/6-1983	Betriebsumfang (Verlängerung Piste 11/29, Präzisionsinstrumentenflugbetrieb), Bedingungen und Auflagen, Betriebsaufnahme
06.09.1991	60.614/30-7/91	Betriebsumfang (Erweiterung im Nordwesten), Bedingungen und Auflagen, Betriebsaufnahme

Darüber hinaus wurden seit Bestehen des Flughafens Wien mehrere tausend Errichtungs- und Benützungsbewilligungen für zivile Bodeneinrichtungen gemäß § 78 LFG von der OZB, dem Landeshauptmann von Niederösterreich und der Bezirkshauptmannschaft Wien-Umgebung erteilt. Die Erhebung dieser großen Anzahl an Bescheiden betreffend zivile Bodeneinrichtungen würde einen unvertretbar hohen Verwaltungsaufwand erfordern.

**Fragen 2 und 4:**

In welcher Form werden die Fluglärmimmissionen jeweils in diesen Bescheiden beschränkt (Lärmgrenzwerte, Betriebszeiten etc.)?

Sind in den Genehmigungsbescheiden Fluglärmgrenzwerte, deren Überschreitung unzulässig ist, vorgeschrieben?

Von wann stammt das letzte Fluglärm-Immissionsgutachten (Istzustand und Prognose), das im Zuge der Genehmigung von Erweiterungsmaßnahmen erstellt wurde?

Wurde diese bestehende und prognostizierte Fluglärmbelastung einer umweltmedizinischen Bewertung unterzogen (wir ersuchen um Angabe, wann und von wem umweltmedizinische Fluglärmgutachten erstellt wurden und welche Bewertungen darin für extreme Einzelschallereignisse vorgesehen sind)?

**Antwort:**

Wie im LFG vorgeschrieben, war bei allen Verfahren zu prüfen, ob sonstige öffentliche Interessen (z.B. Lärmbelastung) der Realisierung der Vorhaben entgegenstehen.

**Frage 3:**

Aus welchen sonstigen Vorschriften ergibt sich eine Begrenzung der zulässigen Fluglärmemissionen bzw. -immissionen?

**Antwort:**

Aus der Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung (ZLZV), dem Bundesgesetz über lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen sowie Anhang 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt.

**Frage 5:**

Wann wurden diese Bewilligungen und sonstigen Vorschriften zuletzt überprüft?

**Antwort:**

Alle Flughäfen werden im Rahmen der Aufsichtspflicht laufend stichprobenartig überprüft. Verordnungen werden laufend dem Stand der Technik bzw. den EU-Standards angepasst.

**Frage 6:**

In welchen Zeitabständen werden die tatsächlichen Fluglärmmissionen (Messungen und Berechnungen, Spitzenwerte, Durchschnittswerte im Messzeitraum, Tag und Nacht) erhoben und welche Werte wurden rund um den Flughafen gemessen?

Wurden diese Messungen und Berechnungen einer umweltmedizinischen Bewertung unterzogen (wir ersuchen um Angabe, wann und von wem umweltmedizinische Fluglärmgutachten erstellt wurden und welche Bewertungen darin für extreme Einzelschallereignisse vorgesehen sind)?

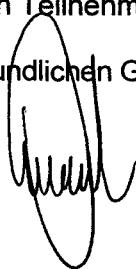
In welcher Form und wo sind die Lärmessungen und -berechnungen der Öffentlichkeit zugänglich?

**Antwort:**

Es werden kontinuierlich Fluggeräuschmessungen mit fixen Lärmessstellen durchgeführt. Dabei werden der Maximal-Pegel des Überfluges, die Dauer, der Energieinhalt bezogen auf eine Sekunde, die Pegelhäufigkeiten, die äquivalenten Dauerschallpegel über den Tag, den Abend und die Nacht, sowie die  $L_{DEN}$ -Werte erfasst und berechnet. Die Pegelwerte selbst werden automatisch mit Hilfe der erfassten Radarspur der jeweiligen Flugbewegung dem Verursacher zugeordnet. Das anfangs mit sechs fixen Stationen ausgestattete Messnetz wurde im Laufe der Zeit auf nunmehr 14 fixe und zwei mobile Messstellen erweitert.

Im Zuge des mittlerweile abgeschlossenen Mediationsverfahrens war bei der Behandlung der Fluglärmmissionen auch ein umweltmedizinischer Sachverständiger eingebunden. Die Messergebnisse der fixen Lärmessstellen können im Internet auf der Flughafen Wien - Umweltseite ([www.vie-umwelt.at](http://www.vie-umwelt.at)) abgerufen werden. Sie werden auch in der Anrainerzeitschrift „vis-a-vie“ und in der „NÖN Flughafen“ veröffentlicht. Die Messungen mit den mobilen Stationen werden gemäß den Ergebnissen des Mediationsverfahrens im Rahmen des Dialogforums allen Mitgliedern, sowie den Teilnehmern der Bezirkskonferenzen übermittelt.

Mit freundlichen Grüßen



Beilagen: Flughafen Wien Bescheid 1959, 1972, 1979, 1983, 1991

REPUBLIC ÖSTERREICH  
BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR  
UND ELEKTRIZITÄTSWIRTSCHAFT  
ALB  
OSERSTE LIVELUFTFAHRTBEZOGLICHE  
7/59

21. September 1955

Wien, am  
1. Einzelbedienung  
Telephon: 40 88 44, Room 707  
Telegrammnummern: Circular 4-100  
Postleitziffer 1010

Bescheid

Die Flughafen Wien Betriebsgesellschaft mit beschränkter Haftung hat mit Antrag vom 21. 7. 1955 um die Erweiterung der Zivilflugplatz-Bewilligung nach § 300 des Luftfahrtgesetzes angeucht.

Der Einzelbedienung ist hiermit vergeben und die Flughafen Wien Betriebsgesellschaft mit beschränkter Haftung ist mit einer Zivilflugplatz-Bewilligung vom 21. 7. 1955 in der

Flughafen Wien Betriebsgesellschaft mit beschränkter Haftung  
Wien/Schwechat Flughafen

im folgenden Flughafenhinter geahnt, die Erweiterung des mit Bescheid des Bundesministeriums für Verkehr und wirtschaftliche Betriebe vom 27. 3. 1956, 21. 3. 436-11/55, festgelegten Betriebsumfangs wie folgt:

A) GEGENSTAND UND UMFANG DER BEWILLIGUNG:

- 1.) Der Flughafen darf auf den nachstehend angeführten Anlagen (Beilage 1) betrieben werden:
- Südpiste mit einer Länge von 3.500 m und einer Breite von 60 m;
  - Nordpiste mit einer Länge von 2.500 m und einer Breite von 60 m;
  - Rollbahnen;
  - Verfeldern;
  - Graspiste mit einer Länge von 1.430 m und einer Breite von 45 m.
- 2.) Die Grenzen des Flughafens sind in Beilage 1, grün strichliert, dargestellt, soweit sie die mit diesem Bescheid bewilligte Erweiterung der Zivilflugplatz-Bewilligung umfassen. Die Grenzen des übrigen Flughafengeländes sind in der Beilage 1 durch weiße Linien dargestellt.

2. Hd. D.T. MA 55/4

- 3.) Der Flughafenhalter ist im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen und dieser Bewilligung verpflichtet, den Flughafen für die Benutzung durch alle Luftfahrzeuge, die den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes entsprechen und welche die Pisten auf Grund der jeweils gegebenen Start- und Landebedingungen ausreichen, zur Verfügung zu stellen, für die Abgabe von Betriebsstoffen an Luftfahrzeuge zu sorgen und die Aufnahme und Abgabe von Landungen zu den.
  - 4.) Wenn es das Interesse der Sicherheit des Luftverkehrs erforderlich macht, kann das Bundesministerium für Elektrizitätswirtschaft die Benutzung des Flughafens zu schränken oder unterzulegen:
    - a) für Sport- und Tourenflüge;
    - b) für Ausbildungsfüllge;
    - c) für Flüge mit Luftfahrzeugen, die nicht mit einem Gerät ausgerüstet sind, das die Funkverbindung mit der Flugverkehrskontrollstelle gewährleistet;
- b) BAU- UND BETRIEBSVORSCRIFTEN:
- 1.) Der Flughafenhalter hat die nötigen Voraussetzungen für die geordnete Entwicklung des Flughafenbetriebes zu schaffen und aufrechtzuerhalten.
  - 2.) Zu den Pflichten des Flughafenhalters gehören insbesondere:
    - a) die Sorge für die Erhaltung der vom Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft zum Betrieb zugelassenen Anlagen des Flughafens;
    - b) die Sorge für die Einhaltung der in der Sicherheitszonnen-Verordnung für den Flughafen Wien/Schwechat festgelegten Hindernisfreiheit;
    - c) die Errichtung und Erhaltung der für den Betrieb des Flughafens notwendigen Gebäude;
    - d) die Schaffung und Aufrechterhaltung einer für den geordneten Betrieb des Flughafens erforderlichen administrativen und technischen Organisation;

- 3 -

- c) die Befolgung der von Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft im Interesse der Luftverkehrsstatistik getroffenen Anordnungen;
- f) die schriftliche Anzeige aller besonderen Umstände, die eine dauernde oder vorübergehende Änderung der Betriebsbedeutschaft des Flughafens zur Folge haben, an das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft;
- g) die sofortige Anzeige aller wichtigen Vorkommnisse im Flughafenbetrieb an das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft.
- 3.) Der Flughafenthalter hat nach Fertigstellung des Betriebsvertrages eine Haftpflichtversicherung abzuschließen, Höhe und Termin für den Nachweis des Abschlusses gesetzlich bestimmt bekanntzugeben wird.
- 4.) Die dauernde oder vorübergehende Einstellung des Betriebes bedarf der Bewilligung des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft.

### c) SICHERHEITZONE:

Für den Flughafen Zürich/Schwechat wird durch Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft nach § 87 des Luftfahrtgesetzes folgende Sicherheitszone festgelegt werden:

#### § 1 Flughafenbezugspunkt

Der Flughafenbezugspunkt liegt  $15^{\circ} 34' 12''$  östlich von Zürich und in  $48^{\circ} 07' 07''$  nördlicher Breite in einer Höhe von 76,5 m über dem mittleren Meeresspiegel.

#### § 2 Anflugflächen-Bezugspunkte

(1) Für die Festlegung der westlichen Anflugfläche (§ 3 Absatz 3 lit. c und d, Flächen C und D des Sicherheitszonenplanes, Beilage 2) der Südpiste ist von einem Bezugspunkt auszugehen, der in der Verlängerung der Vertikalachse durch die Pistenmittellinie, 60 m außerhalb des Pistenendes, in einer Höhe von 178 m über dem mittleren Meeresspiegel liegt.

- 4 -

(2) Für die Festlegung der westlichen Anflugfläche (§ 3 Absatz 3 lit. c und d, Flächen C und D des Sicherheitszonenplanes) der Nordpiste ist von einem Bezugspunkt auszugehen in der Verlängerung der Vertikalebene durch die Pistenmittellinie, 60 m außerhalb des Pistenendes, in einer Höhe von 176 m über dem mittleren Meeresspiegel liegt.

(3) Für die Festlegung der östlichen Anflugfläche (§ 3 Absatz 3 lit. c und d, Flächen C und D des Sicherheitszonenplanes) der Südpiste ist von einem Bezugspunkt auszugehen in der Verlängerung der Vertikalebene durch die Pistenmittellinie, 60 m außerhalb des Pistenendes, in einer Höhe von 176 m über dem mittleren Meeresspiegel liegt.

(4) Für die Festlegung der östlichen Anflugfläche (§ 3 Absatz 3 lit. c und d, Flächen C und D des Sicherheitszonenplanes) der Nordpiste ist von einem Bezugspunkt auszugehen in der Verlängerung der Vertikalebene durch die Pistenmittellinie, 60 m außerhalb des Pistenendes, in einer Höhe von 176 m über dem mittleren Meeresspiegel liegt.

### § 3 Begrenzung der Sicherheitszone

(1) Die Sicherheitszone wird seitlich durch die im Sicherheitszonenplan stark ausgezogenen roten Linien begrenzt.

(2) Die untere Begrenzung der Sicherheitszone wird durch die im Sicherheitszonenplan dargestellten Flächen A bis F gebildet,

#### (3) Es verlaufen:

- die Flächen A (gelb angelegt) 10 m unter der Erdoberfläche;
- die Flächen B (braun angelegt) von der Erdoberfläche bis zur Schnittlinie mit der Fläche E nach aussen im Verhältnis 1:50 ansteigend;
- die Flächen C (grün angelegt) von 6 m über dem jeweiligen Anflugflächen-Bezugspunkt (§ 2) bis 60 m nach aussen im Verhältnis 1:50 ansteigend;
- die Flächen D (rosa beziehungsweise violett angelegt) von 60 m über dem jeweiligen Anflugflächen-Bezugspunkt (§ 2) nach aussen im Verhältnis 1:40 ansteigend;

- 5 -
- c) die Fläche E (oben ansteigt) horizontal 45 m über den Flughafenbezugspunkt;
- f) die Fläche P (grau eingetragen) als Kugelfläche vorzusehen, Höhe von 45 m über den Flughafenbezugspunkt (Schnittlinie mit der Fläche E) nach außen in Verhältnis 1:1 ansteigend.

#### § 4 Luftfahrtbehinderung

Die in Sicherheitszonenplänen (Maßstab 1:50.000) konträrlich dargestellten und in der abgeschlossenen Liste verzeichneten Anlagen bilden Luftfahrtbehinderungen (Beilage 3) im Sinne des § 85 Absatz 1 und § 88 Absatz 1 des Luftfahrtgesetzes.

#### DISONSTIGE BESTIMMUNGEN

- 1.) Gemäß § 72 Absatz 1 lit. d des Luftfahrtgesetzes ist ein Antrag auf Erteilung der Betriebsaufnahmebewilligung bis spätestens 1. März 1960 gestattlich.
- 2.) Die Tragfähigkeit der Pisten ist nach Bauausführung gesondert nachzuweisen. Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft behält sich vor, die Gewichtsbeschränkung für Luftfahrzeuge vor Erteilung der Betriebsaufnahmebewilligung festzusetzen.
- 3.) Die als Beilage 1 bis 3 bezeichneten Anlagen bilden einen wesentlichen Bestandteil dieses Bescheides.

#### Kosten:

Für die Erteilung dieses Bescheides ist Gemäß Paragraf 291 der Bundesverwaltungsaufgabenverordnung, BGBI. Nr. 46/1957, eine Verwaltungsabgabe in der Höhe von S 600,- in Form von Abfuhrabgabekosten binnen 14 Tagen nach Erhalt dieses Bescheides zu entrichten.

#### Erklärung:

Die Vorschriftenungen tragen den Erfordernissen der Sicherheit der Luftfahrt Rechnung. Da es sich in gegenständlichem Falle um die Erweiterung eines bestehenden und nicht um die Errichtung eines Flughafens handelt, kann die Vorschriftenanwendung des § 70 Absatz 2 des Luftfahrtgesetzes nicht zur

- 5 -

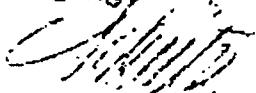
Anwendung. Im übrigen entfällt eine Begründung gemäß § 56 Absatz 2 AVG 1950, da dem Anträge des Einschreiters vollständig entsprochen wurde und ansonsten keine Einwände einer Anträge von Beteiligten eingebracht wurden.

Eracht an:

- 1.) die Flughafen Wien Betriebsgesellschaft mit beschränkter Haftung, WIEN/SCH/OCBAT, Flughafen
- 2.) das Bundesamt für Zivilluftfahrt, WIEN I., Am Hof 4
- 3.) die Flugsicherungsstelle Wien, WIEN/SCH/OCBAT, Flughafen
- 4.) das Amt der N.Ö. Landesregierung, WIEN I., Herrngasse 11-13
- 5.) die Sicherheitsdirektion für Wien, WIEN I., Parkring 8
- 6.) die Sicherheitsdirektion für Niederösterreich, WIEN IV., Herrngasse 11-13
- 7.) die Finanzlandesdirektion für Wien, N.Ö. und Burgenland, WIEN III., Vordere Zollamtstrasse 5
- 8.) das Bundesministerium für Landesverteidigung, Luftabteilung, WIEN XIV., Mitteldorfstrasse 126
- 9.) die Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft, Sektion Verw., WIEN I., Bauernmarkt 13.

Für den Bundesminister:  
I.V. Dr. Jettner

Für die Richtigkeit  
der Ausfertigung:



**BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR**  
**ALS**  
**ÖBERSTE ZIVILLUFTFAHRTBEHÖRDE**

zu 33.103/226-I/8-1972

Bitte im Antwortschreiben die Zahl dieses  
 Schreibens anzuführen.

Wien, am 28. Dezember 1972

1010 Elisabethstraße 9  
 Telefon: 57 56 41, Büro 5690  
 Telegrammadresse: Civilair Wien  
 Postdrucker Nr. 1600

An die

Flughafen Wien Betriebsges.m.b.H.

1300 Flughafen Wien/Schwechat

Betr.: Flughafen Wien-Schwechat;  
 Änderung der Zivilflugplatz-Bewilligung

B e s c h e i d

Die Flughafen Wien Betriebsgesellschaft m.b.H. hat mit Antrag vom 19.11.1964, welcher in den Folgejahren mehrmals, zuletzt mit Schreiben vom 9.11.1972, unter Vorlage von Auswechslungsplänen modifiziert wurde, eine Änderung des bescheidmäßig festgelegten Betriebsumfanges des Flughafens Wien/Schwechat zum Zwecke der Errichtung einer in der Richtung  $164^{\circ}/344^{\circ}$  verschwenkten (zweiten) Piste von 3.600 m Länge und 45 m Breite, sowie einer Verringerung der Breite der bestehenden Piste 12/30 von 60 m auf 45 m und einer entsprechenden Erweiterung der Sicherheitszone für den Flughafen Wien/Schwechat beantragt.

S p r u c h

Das Bundesministerium für Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde erteilt hiemit gemäß §§ 68 Abs. 1 und 72 des Luftfahrtgesetzes, BGBI. Nr. 253/1957, der Flughafen Wien

- 2 -

Betriebsgesellschaft m.b.H., im folgenden Flughafenthalter genannt, die

### Z i v i l f l u g p l a t z - B e w i l l i g u n g

zur Änderung des mit den Bescheiden des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft vom 21.9.1959, Zl. 32.686-I/7-1959, in der Fassung des Bescheides vom 7.7.1966, Zl. 33.111/18-I/8-1966, festgelegten Betriebsumfanges des Flughafens Wien/Schwechat unter den Bedingungen, daß

- a) die Bahntrasse der ÖBB-Strecke Zentralfriedhof-Berg gemäß dem Bescheid des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 28.9.1972, GZ. I/7-1070/6-1972, verlegt und innerhalb der Flugplatzgrenzen untertunnelt wird,
- b) die Bundesstraße B 9 entsprechend dem vom Bundesministerium für Bauten und Technik mit Schreiben vom 8.8.1972, Zl. 530.929-II/17a/1972, bekanntgegebenen "generellen Projekt 1972-A4 Ostautobahn und B 9 Pressburgerstraße (Variante 2)" außerhalb der Flugplatzgrenzen verlegt und
- c) der Flughafen Wien/Aspern im Sinne der Erklärung der Flughafen Wien-Aspern Betriebsgemeinschaft vom 12.1.1970 aufgelassen bzw. dessen Flugbetrieb auf Ersatzflugplätze verlegt wird,

nach Maßgabe folgender Bestimmungen:

#### I. Betriebsumfang

1. Die Lage des Flughafens Wien/Schwechat und seiner bestehenden und geplanten Bodeneinrichtungen und sonstigen Anlagen sowie seine geänderten Flugplatzgrenzen ergeben sich aus dem Ausbauplan Nr. 688/62-142 D vom 9. November 1972 (Anlage 1).

- 3 -

- a) Der Flugplatzbezugspunkt liegt  $16^{\circ}34'15''$  östlich von Greenwich in  $48^{\circ}06'39''$  nördlicher Breite;
  - b) Die Flugplatzbezugshöhe beträgt 179 m über dem mittleren Meeresspiegel.
2. Der Flughafen Wien/Schwechat darf mit Ausnahme von Segelflugzeugen von allen Luftfahrzeugen, deren Betriebssicherheitsgrenzen, insbesondere Abfluggewicht, Start- und Landestrecken auf dem Flughafen eine sichere Landung und einen sicheren Abflug unter Einhaltung der in der Luftfahrt üblichen Weise verlautbarten An- und Abflugverfahren zulassen, auf nachstehenden befestigten Bewegungsflächen benutzt werden:
- a) auf einer Präzisionsanflugpiste der Kategorie II von 3.600 m Länge und 45 m Breite, deren Längsachse in der Richtung  $164^{\circ}/344^{\circ}$  verläuft (Instrumentenpiste 16/34),
  - b) auf einer Präzisionsanflugpiste der Kategorie I von 3.500 m Länge und 45 m Breite, welche derzeit auf eine Länge von 3.000 m ausgebaut ist und deren Längsachse in der Richtung  $116^{\circ}/296^{\circ}$  verläuft (Instrumentenpiste 12/30),
  - c) auf Rollwegen von 23 m Breite und
  - d) auf Abstellflächen.
3. Auf dem Flughafen Wien/Schwechat ist sowohl ein Sichtflugbetrieb bei Tag als auch ein Nachtflug- und Instrumentenflugbetrieb zulässig, wobei für einen Präzisionsinstrumentenflugbetrieb der Kategorie II und III grundsätzlich die Instrumentenpiste 16 bestimmt ist.

- 4 -

## II. Sicherheitszone

Es ist in Aussicht genommen, die mit Verordnung des Bundesministers für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft am 30. November 1959 unter Zl. 33.291-I/7-1959 festgelegte Sicherheitszone für den Flughafen Wien/Schwechat auf Grund der §§ 86 - 88 des Luftfahrtgesetzes wie folgt neu festzulegen:

### § 1 Flughafenbezugspunkt und Flughafenbezugshöhe.

- (1) Der Flughafenbezugspunkt des Flughafens Wien/Schwechat liegt  $16^{\circ}34'15''$  östlich von Greenwich und  $48^{\circ}06'39''$  nördlicher Breite bzw. nach der Gauß-Krüger-Projektion im Schnittpunkt der Koordinaten  $y = 17,677.58$  und  $x = 5,330.227.99$  im österreichischen Meridianstreifen M 34.
- (2) Die Flughafenbezugshöhe beträgt 179 m über dem mittleren Meeresspiegel.

### § 2 Bezugspunkte der Instrumentenanflugsektoren.

- (1) Für die Festlegung der Anflugfläche 12 des westlichen Instrumentenanflugsektors (§ 3 Abs. 3 lit. c, Fläche C des in der Anlage 2 enthaltenen Sicherheitszonenplanes) ist von einem Bezugspunkt auszugehen, der durch die Gauß-Krüger-Koordinaten  $y = 14.925,90$  und  $x = 5,331.639,33$  im österreichischen Meridianstreifen M 34 bestimmt ist und in einer Höhe von 175 m über dem mittleren Meeresspiegel liegt.
- (2) Für die Festlegung der Anflugfläche 30 des östlichen Instrumentenanflugsektors (§ 3 Abs. 3 lit. c, Fläche C des in der Anlage 2 enthaltenen Sicherheitszonenplanes) ist von einem Bezugspunkt auszugehen, der durch die Gauß-Krüger-Koordinaten  $y = 18.185,83$  und  $x = 5,330.065,41$  im österreichischen Meridianstreifen M 34 bestimmt ist und in einer Höhe von 183 m über dem mittleren Meeresspiegel liegt.

(3) Für die Festlegung der Anflugfläche 16 des nördlichen Instrumentenanflugsektors (§ 3 Abs. 3 lit. c, Fläche C des in der Anlage 2 enthaltenen Sicherheitszonenplanes) ist von einem Bezugspunkt auszugehen, der durch die Gauß-Krüger-Koordinaten  $y = 18.300,39$  und  $x = 5,331.343,48$  im österreichischen Meridianstreifen M 34 bestimmt ist und in einer Höhe von 181 m über dem mittleren Meeresspiegel liegt.

(4) Für die Festlegung der Anflugfläche 34 des südlichen Instrumentenanflugsektors (§ 3 Abs. 3 lit. c, Fläche C des in der Anlage 2 enthaltenen Sicherheitszonenplanes) ist von einem Bezugspunkt auszugehen, der durch die Gauß-Krüger-Koordinaten  $y = 19.325,76$  und  $x = 5,327.767,58$  im österreichischen Meridianstreifen M 34 bestimmt ist und in einer Höhe von 178 m über dem mittleren Meeresspiegel liegt.

(5) Durch die geradlinige Verbindung der in den Abs. 1 und 2 bezeichneten Bezugspunkte bestimmt sich die Richtung der Längsachse der Instrumentenpiste 12/30 und durch die geradlinige Verbindung der in den Abs. 3 und 4 bezeichneten Bezugspunkte die Richtung der Instrumentenpiste 16/34 des Flughafens Wien/Schwechat.

### § 3 Begrenzung der Sicherheitszone.

- (1) Die Sicherheitszone des Flughafens Wien/Schwechat wird seitlich durch die im Sicherheitszonenplan (Anlage 2) stark ausgezogenen schwarzen Linien begrenzt.
- (2) Die untere Begrenzung der Sicherheitszone wird durch die im Sicherheitszonenplan (Anlage 2) dargestellten Flächen A bis F gebildet. Überdecken sich zwei Flächen, so bildet die jeweils untere Fläche die untere Begrenzung der Sicherheitszone.

- 6 -

(3) Es verlaufen:

- a) die Flächen A (gelb angelegt) in der Höhe der Erdoberfläche,
- b) die Flächen B (braun angelegt) von den Verbindungsgeraden der Eckpunkte der Basen der Flächen C sowie von den Längsseiten der Flächen C, nach außen bis zur Schnittlinie mit der Fläche E im Verhältnis 1 : 10 ansteigend,
- c) die Flächen C (grün bzw. grün schraffiert angelegt), vom Bezugspunkt des zugeordneten Instrumentenanflugsektors (§ 2 Abs. 1 bis 4) bis zu einer Höhe von 100 m über diesem Bezugspunkt nach außen im Verhältnis 1 : 62,5 ansteigend,
- d) die Flächen D (rosa angelegt) vom Rande der Flächen C horizontal in einer Höhe von 100 m über dem Bezugspunkt des zugeordneten Instrumentenanflugsektors (§ 2 Abs. 1 bis 4),
- e) die Fläche E (ocker angelegt) horizontal in einer Höhe von 45 m über der Flughafenbezugshöhe (§ 1 Abs. 2),
- f) die Fläche F (grau angelegt) als Kegelfläche von der Schnittlinie mit der Fläche E nach außen im Verhältnis 1 : 20 bis zu einer Höhe von 100 m über der Flugplatzbezugshöhe (1 Abs. 2) ansteigend.

#### § 4 Luftfahrthindernisse.

Die im Sicherheitszonenplan (Anlage 2) rot kenntlich gemachten und in der Anlage 3 verzeichneten Objekte und Bodenerhebungen bilden Luftfahrthindernisse im Sinne des § 85 Abs. 1 des Luftfahrtgesetzes.

### III. Haftpflichtversicherung

Der Flughafenhalter ist verpflichtet, für den Betrieb des Flughafens nach Maßgabe des Betriebsumfanges eine Haftpflichtversicherung abzuschließen, deren Höhe keinesfalls 40 Millionen Schilling unterschreiten darf.

### IV. Beilagen

Der Ausbauplan (Anlage 1), der Sicherheitszonenplan (Anlage 2) und das Verzeichnis der Luftfahrthindernisse in der für den Flughafen Wien Schwechat in Aussicht genommenen Sicherheitszone (Anlage 3) bilden wesentliche Bestandteile dieses Bescheides.

### V. Betriebsaufnahme

Der durch diesen Bescheid erweiterte Zivilflugplatzbetrieb darf erst nach Erteilung der Betriebsaufnahmebewilligung gemäß § 73 Luftfahrtgesetz aufgenommen werden. Die Erteilung dieser Bewilligung ist bis längstens 31. Dezember 1975 beim Bundesministerium für Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde zu beantragen, wobei der Flughafenhalter nachzuweisen hat, daß auf dem Flughafen ein geordneter Zivilflugplatzbetrieb gewährleistet ist, der Flughafen den Anforderungen der Zivilflugplatz-Verordnung entspricht und die in diesem Bescheid enthaltenen Bedingungen und auferlegten Verpflichtungen erfüllt sind.

### VI. Auflagen

1. Mit der Errichtung der Instrumentenpiste 16/34 samt Rollwegen und Befeuerungsanlagen darf erst nach Erteilung der gemäß § 78 Abs. 2 Luftfahrtgesetz beim Bundesministerium für Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde zu beantragenden Errichtungsbewilligung

- begonnen werden. Diese Piste ist hinsichtlich des Pistenprofiles sowie der Neigungen des gesamten Geländes innerhalb der im Sicherheitszonenplan gelb angelegten Fläche A, soweit diese innerhalb der Flughafengrenzen liegt, so zu planen, daß eine einwandfreie Funktion des Instrumentenlandesystems nach beiden Pistenrichtungen sowie ein Präzisionsinstrumentenflugbetrieb der Kategorie II und III zumindest für die Pistenrichtung 16 gewährleistet ist.
2. Der südlich des bestehenden Abfertigungsgebäudes vorgesehene Abfertigungssatellit darf in keinem geringeren Abstand als 300 m von der Achse der Instrumentenpiste 12/30 errichtet werden.
  3. Der Flughafenhalter hat durch Umbau (Aufstockung) des bestehenden Kontrollturmes oder einen Neubau sicherzustellen, daß von der Kanzel der Flugplatzkontrollstelle aus die Manövrierverflächen eingesehen werden können.
  4. Für die Sicherung des Abfluges und der Landung auf dem Flughafen sind jene Befeuerungsanlagen und Funknavigationseinrichtungen zu errichten und betriebsbereit zu erhalten, welche Präzisionsanflüge der Kategorie II auf der Piste 16 bzw. Präzisionsanflüge der Kategorie I auf den Pisten 34, 30 und 12 gewährleisten. Weiters sind sowohl für die Piste 16/34 als auch die Piste 12/30 Transmissometeranlagen zur Messung der Pistensichtweite (RVR) und für die Pistenrichtungen 16 und 34 je eine Gleitwinkelbefeuierung (T-VASIS) zu errichten und betriebsbereit zu erhalten.
  5. Zum Schutze der Flughafenanrainer vor unzumutbaren Fluglärmmissionen hat der Flughafenhalter, unbeschadet seiner mit Schreiben vom 28.2.1972, A/KA/ss/ 1540, gegenüber der Niederösterreichischen Landesregierung im Wege des Bundesministeriums für Verkehr

abgegebenen Verpflichtungserklärung zur Kostentragung für bauliche Schallschutzmaßnahmen außerhalb des Flughafens, einen Lärmschutzbügel aus dichtem Mischwald mit Unterholz im Zusammenwirken mit der Agrarbezirksbehörde für Niederösterreich auf den im Ausbauplan (Anlage 1) mit Nr. 9 und Nr. 9 a bezeichneten Grundstücken unverzüglich herzustellen. Weiters ist der Flughafenhalter verpflichtet:

- a) einmal im Jahr, beginnend ein Jahr nach Betriebsaufnahme, auf der Instrumentenpiste 16/34 durch eine autorisierte Stelle die aufgetretene Fluglärmbelastung auf Grund der tatsächlichen Flugbewegungen (Anzahl, Richtung und Type) ermitteln zu lassen und das Gutachten hierüber dem Bundesministerium für Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde vorzulegen, und
- b) wenn sich aus diesem Gutachten ergibt, daß Baulichkeiten außerhalb der Flughafengrenzen, deren Räume dem ständigen oder längeren Aufenthalt von Personen dienen, in einem Gebiet liegen, dessen Fluglärmbelastung größer als 66 dB(A) äquivalenter Dauerlärm (Q) im Freien war, beim Bundesministerium für Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde die Festlegung lärmindernder An- und Abflugverfahren über diesem Gebiet zu beantragen und für die Überwachung ihrer Einhaltung eine Fluglärmüberwachungsanlage einzurichten.

VII. Für die Erteilung dieser Bewilligung sind binnen 2 Wochen nach Zustellung dieses Bescheides an das Bundesministerium für Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde zu entrichten:

- 10 -

a)	gemäß TP 3 lit. b der Bundesverwaltungs- Abgabenverordnung, BGBl. Nr. 53/1968 eine Verwaltungsabgabe von .....	S	900.--
b)	gemäß der Bundes-Kommissionsgebühren- verordnung, BGBl. Nr. 102/1954, Bundes- kommissionsgebühren von .....	S	14.280.--
	und für Kommissionsgebühren des Amtes der Niederösterr. Landesregierung .....	S	2.105.04
c)	gemäß § 76 AVG 1950 i.d.g.F. ein Barauslagenersatz in der Höhe von .....	S	<u>229.473.25</u>
insgesamt somit ..			<u>S 246.758.29</u>
=====			

### B e g r ü n d u n g

Die Flughafen Wien Betriebsgesellschaft m.b.H. ist Inhaberin einer vom Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft mit zwei Bescheiden vom 21.9.1959, Zl. 32.686-I/7-1959, i.d.F. des Bescheides vom 7.7.1966, Zl. 33.111/18-I/8-1966, erteilten Zivilflugplatz-Bewilligung zum Betrieb des Flughafens Wien/Schwechat mit zwei je 60 m breiten, befestigten Parallelpisten in der Richtung 116°/296°.

Eine dieser Pisten, und zwar die mit 3.500 m bewilligte Südpiste, wovon lediglich 3.000 m bis zum Jahre 1960 ausgebaut worden waren, wurde seither als Instrumentenpiste betrieben, während die mit 2.500 m bewilligte Nordpiste nicht realisiert wurde.

Mit Antrag vom 19.11.1964, welcher in den Folgejahren mehrmals, zuletzt am 9.11.1972, unter Vorlage von Auswechselungsplänen geändert wurde, hat die Flughafen Wien Betriebsgesellschaft m.b.H. eine Änderung des bescheidmäßig festgelegten Betriebsumfanges zum Zwecke der Errichtung einer 3.600 m langen und 45 m breiten, verschwenkten Piste in der Richtung 164°/344°, anstelle der szt. bewilligten Nordpiste, sowie eine Verringerung der Breite der bestehenden Südpiste auf 45 m und eine entsprechende Erweiterung der Sicherheitszone beantragt. Begründet wurde dieser Antrag damit, daß durch die gewählte Richtung

der neuen Piste einerseits der Überflug des dichtbesiedelten Gebietes der Stadt Wien vermieden und die Fluglärmbelastung für das Stadtgebiet Schwechat verringert werden soll; andererseits diese 2. Piste aus Kapazitätsgründen, unter Berücksichtigung der Zuwachsrate im Luftverkehr bis zum Jahre 1980, sowie im Interesse des Ausbaues des Flughafens für einen Flugbetrieb der Cat. II im Sinne der Forderungen des Regionalplanes der ICAO notwendig sei.

Vom Bundesministerium für Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde wurde hierüber zunächst gemäß § 70 Abs. 1 Luftfahrtgesetz das Vorprüfungsverfahren eingeleitet und Sachverständige, und zwar Prof. Dr.techn. Tettinek vom erdbau-technischen Standpunkt, Regierungsdirektor Engel und Reg. Bau-rat Breidenbach vom Standpunkt der Flugsicherung, w. Hofrat Dipl.Ing. Stickler vom Standpunkt der Geodäsie, Prof.Dr.techn. Bruckmayer und Frau Dipl.Ing. Dr. Lang vom Standpunkt des Fluglärms, sowie das Bundesamt für Zivilluftfahrt vom Standpunkt der Flugsicherung und Flugmeteorologie gehört, welche zunächst die Auffassung vertraten, daß die Piste in der Richtung Nord/Süd günstiger wäre. Schließlich wurde jedoch durch einen vom damaligen Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen eingesetzten Expertenausschuß in einem Abschlußbericht vom 29.7.1968 nach Untersuchungen mehrerer Pistenvarianten geklärt, daß die Pistenrichtung 164°/344°, unter den gegebenen Verhältnissen die optimale Pistenrichtung sei, sofern der Flughafen Wien/Aspern aufgelassen bzw. dessen Flugbetrieb auf das Flugfeld Vöslau oder ein anderes Flugfeld - etwa im Raume Stockerau - verlegt wird.

In dem sodann nach § 70 Abs. 2 Luftfahrtgesetz fortgesetzten Verfahren wurde mit den Bundesministerien für Landesverteidigung, für Handel, Gewerbe und Industrie sowie für Land- und Forstwirtschaft das Einvernehmen hergestellt. Weiters wurde der Niederösterreichischen Landesregierung und der Wiener Landesregierung, sowie den vom Vorhaben be-

- 12 -

rührten Gemeinden und den Landes- Landwirtschaftskammern von Wien und Niederösterreich, der Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft sowie dem Österreichischen Arbeiterkammertag und sämtlichen Haltern der übrigen österreichischen Flughäfen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Hieron haben lediglich die Gemeinden Margarethen am Moos, Oberhausen und Mühlleiten Einwendungen erhoben, welche vor allem mit dem zu erwartenden Fluglärm begründet wurden, während alle übrigen Stellen keine Einwendungen vorbrachten bzw. dem Vorhaben zustimmten.

Das Amt der Niederösterreichischen Landesregierung hat mit Schreiben vom 17.11.1971 und vom 14.1.1972 mitgeteilt, daß öffentliche Interessen im Sinne des § 71 Abs. 1 lit. b Luftfahrtgesetz, soweit das Bundesland Niederösterreich betroffen wird, dem Vorhaben nicht entgegenstehen und daher die Niederösterr. Landesregierung in ihren Sitzungen vom 16.11. 1971 bzw. vom 11.1.1972 beschlossen hat, der Änderung der Zivilflugplatz-Bewilligung für den Flughafen Wien/Schwechat zuzustimmen. Wenn zum Schutze der Flughafenanrainer vor unzumutbaren Fluglärmimmissionen bestimmte Auflagen - welche im Punkt VI Ziff. 5 des Spruches aufgenommen wurden - dem Flughafenhalter auferlegt werden.

Die Flughafen Wien/Aspern-Betriebsgemeinschaft hat durch ihren ausgewiesenen Vertreter, Rechtsanwalt Dr. Lenz, mit Schreiben vom 12.1.1970 eine zustimmende Stellungnahme abgegeben, mit dem Hinweis, daß mit der Flughafen Wien Betriebsges.m.b.H. eine Vereinbarung zustande gekommen sei, derzu folge sich diese verpflichtete, als Ersatz für den Flughafen Wien/Aspern Flugfelder in Vöslau und Deutsch-Wagram für die Allgemeine Luftfahrt zu errichten und zu betreiben.

Im weiteren Verfahren wurden schließlich gemäß § 70 Abs. 4 Luftfahrtgesetz vier mündliche Verhandlungen auf dem Flughafen Wien/Schwechat durchgeführt und zwar am 27.7.1970, am 12.1.1972 sowie am 29.2.1972 und am 15.12.1972,

Im Verlauf dieser Verhandlungen wurde in einem umfassenden Gutachten des luftfahrttechnischen Amtssachver-

ständigen die Eignung des Vorhabens vom Luftfahrttechnischen Standpunkt untersucht, ergänzende Gutachten von den Fluglärm Sachverständigen Prof. Dr. Dipl. Ing. Bruckmayer und dessen Mitarbeiterin Wiss. Rat Frau Dr. Lang, sowie von den Amtssachverständigen des Amtes der Niederösterr. Landesregierung für das Sanitätswesen und Fluglärmfragen eingeholt und insbesondere die betroffenen Grundeigentümer und sonstigen Beteiligten gehört.

Gestützt auf das durchgeführte Ermittlungsverfahren, insbesondere das Ergebnis der mündlichen Verhandlungen hat das Bundesministerium für Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde erwogen:

1. Durch den Abschlußbericht des Expertenausschusses vom 29.7.1968 im Vorprüfungsverfahren und das umfassende Gutachten des Amtssachverständigen Dipl. Ing. Kubin in den mündlichen Verhandlungen vom 27.7.1970 und vom 15.12.1972, welchem sich die erkennende Behörde voll anschließt, ist festzustellen, daß das Vorhaben vom technischen Standpunkt geeignet ist und unter den Bedingungen der Verlegung bzw. Untertunnelung der Preßburgerbahn (ÖBB-Strecke Zentralfriedhof-Berg) sowie der Verlegung der Bundesstraße B 9 im nördlichen Pistenvorfeld der projektierten neuen Piste, sowie der Auflassung des Flughafens Wien/Aspern auch eine sichere Betriebsführung auf dem erweiterten Flughafen Wien/Schwechat zu erwarten ist.

Die Bahntrasse und die Bundesstraße B 9 bilden Luftfahrthindernisse gemäß § 85 Abs. 1 Luftfahrtgesetz, welche im Pistenvorfeld (§ 35 Abs. 2 lit. b, sublit. aa der ZFV-1972) zur Sicherung der An- und Abflüge auf der neuen Piste und zur Vermeidung einer wechselseitigen Gefährdung des Luftverkehrs und des Eisenbahn- bzw. Straßenverkehrs beseitigt bzw. verlegt und untertunhelt werden müssen. Dies deckt sich

mit den Forderungen der Vertreter der Österreichischen Eisenbahnen und der Bundesstraßenverwaltung anlässlich der Verhandlungen.

Die Auflösung des Flughafens Wien/Aspern ist durch seine Lage im nördlichen Instrumentenanflugsektor der projektierten neuen Piste, mit Rücksicht auf die Gefahren der Wellenturbulenz im Abstrahlungsbereich hinter Großflugzeugen und zur Vermeidung einer latenten Kollisionsgefahr zwischen dem Flugbetrieb in Wien/Aspern mit an- und abfliegenden Verkehrsflugzeugen zur bzw. von der projektierten neuen Piste auf dem Flughafen Wien/Schwechat unerlässlich.

2. Die Verlässlichkeit der Bewilligungserberin und ihre Eignung zur Führung des erweiterten Zivilflugplatzbetriebes ist durch die über ein Jahrzehnt währende faktische Betriebsführung des Flughafens Wien/Schwechat seitens der Flughafen Wien Betriebsges.m.b.H. nachgewiesen.

3. Die finanziellen Mitteln der Flughafen Wien Betriebsges.m.b.H., deren Gesellschaftsanteile mit 50 % auf die Republik Österreich und mit je 25 % auf die Stadt Wien und das Land Niederösterreich entfallen, lassen auf Grund der bereits erfolgten Beschlüsse ihrer Gesellschaftsorgane, betreffend die Finanzierung des Ausbauvorhabens, sowie auf Grund des Schreibens des Bundesministeriums für Finanzen vom 15.12.1972, Z. 331.392-17a/72, die Erfüllung der sich aus dem Luftfahrtgesetz und damit auch aus diesem Bescheid für den Flughafenhalter sich ergebenden Verpflichtungen erwarten. Schließlich hat auch der Ministerrat in seiner Sitzung am 19.9.1972 das Ausbauvorhaben zustimmend zur Kenntnis genommen.

4. Durch das Ermittlungsverfahren, insbesondere gestützt auf die Stellungnahmen des Stadtbaudirektors der Stadt Wien vom 26.8.1970, betreffend das Wasserschutzgebiet Lobau, die Stellungnahme der Österr. Mineralölverwaltung vom 25.11.1970 und der Österr. Stickstoffwerke AG vom 14.12.1970, hinsichtlich der Auswirkungen der Sicherheitszone des Flughafens auf deren Industriebetriebe, weiters der Bescheid des Landeshauptmannes von Niederösterreich

- 15 -

28.9.1972, GZ. 1/7-1070/6-1972, betreffend die nach § 36 EG erfolgte Genehmigung der Neusituierung der ÖBB-Trasse Zentralfriedhof-Berg im Flughafenbereich, sowie das Schreiben des Bundesministeriums für Bauten und Technik vom 8.8.1972, Zl. 530.929-II/17a/72, betreffend die Verlegung der Bundesstraße B 9 und schließlich die Stellungnahmen des Amtes der Niederösterr. Landesregierung vom 17.11.1971 und vom 14.1.1972 ist ferner festgestellt, daß der Änderung der Zivilflugplatz-Bewilligung auch sonstige öffentliche Interessen nicht entgegenstehen. Soweit Fragen des Umweltschutzes im Zusammenhang mit dem Fluglärm berührt werden, wird diesen, gestützt auf die Gutachten der Fluglärmsachverständigen, im Sinne der Forderungen des Landes Niederösterreich, sowie der Gemeinden Schwadorf, Enzersdorf an der Fischa und Klein-Neusiedl durch die Vorschreibung der Errichtung eines Lärmschutzbügels aus dichtem Mischwald mit Unterholz entsprochen. Ebenso konnte durch die Vorschreibung eines zusätzlichen, im Ausbauplan unter Nr. 9 a ausgewiesenen, Lärmschutzbügels den Forderungen der Firma und Familie Polsterer Rechnung getragen werden. Was die Einwendungen der Gemeinde Groß-Enzersdorf betrifft, wird auf das Gutachten des medizinischen Amtssachverständigen des Amtes der Niederösterr. Landesregierung in der Verhandlungsschrift vom 15.12.1972 verwiesen.

Zusammenfassend sind damit die Voraussetzungen für die Erteilung der beantragten Bewilligung gemäß § 71 Luftfahrtgesetz erfüllt, zumal auch seitens der betroffenen Grundstückseigentümer, deren Liegenschaften für die Flugplatzverlängerung in Anspruch genommen bzw. durch die vorgesehene Sicherheitszone berührt werden - mit Ausnahme des Rudolf Rottner sen. und jun. - keine Einwendungen vorgebracht wurden, bzw. unter der Bedingung völliger Schadloshaltung der Einbeziehung ihrer Grundstücke in das Flughafenareal zugestimmt wurde. Es wird Aufgabe des Flugplatzhalters bzw. der Bundesgebäudeverwaltung II sein, auf diese Forderung der Grundstückseigentümer bei der Grundeinlösung entsprechend Bedacht zu nehmen. Die Einwendungen

des Rudolf Rottner sen. und jun., daß sie nicht bereit seien, für die Flughafenerweiterung weitere Grundstücke zur Verfügung zu stellen, war nicht geeignet, eine im Sprache anderslautende Entscheidung herbeizuführen. Sollte es hinsichtlich dieser Grundstücke, auf deren Einbeziehung in das Flughafenareal nicht verzichtet werden kann, zu keiner gütigen Einigung kommen, so wird deren Inanspruchnahme in Anwendung der Bestimmungen der §§ 97 ff Luftfahrtgesetz erfolgen müssen.

Den Bestimmungen des § 71 Abs. 2 Luftfahrtgesetz hinsichtlich des Bedarfes wird durch das ständig wachsende Verkehrsaufkommen auf dem Flughafen Wien/Schwechat, sowie durch die von der ICAO anlässlich der V. und VI. Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz erhobenen Forderung nach Ausbau des Flughafens Wien/Schwechat bis längstens 1975 für einen Präzisionsinstrumentenflugbetrieb der Kat. II auf einer Piste von mindestens 3.500 m Länge und durch die Bedeutung des Flughafens Wien/Schwechat für die gesamte österreichische Zivilluftfahrt entsprochen.

Schließlich hat auch keiner der übrigen österreichischen Flughafenhalter eine Eintrittserklärung im Sinne des § 71 Abs. 2 lit. b Luftfahrtgesetz abgegeben.

Die im Spruch des Bescheides enthaltenen Bedingungen und Verpflichtungen des Flughafenhalters tragen den Bestimmungen des § 72 des Luftfahrtgesetzes unter Bedachtnahme auf die Verkehrsaufgaben des Flughafens und der Sicherheit der Luftfahrt Rechnung. Über die Forderung des Bundesministeriums für Inneres nach Errichtung einer 2.15 m hohen Umzäunung des Flughafens wird nach Prüfung der Störwirkung auf Flugsicherungsanlagen im Verfahren gemäß § 78 Luftfahrtgesetz gesondert entschieden werden.

Die Kostenentscheidung stützt sich auf die bezogenen Rechtsvorschriften und die in der mündlichen Verhandlung vom 15.12.1972 erfolgte Anerkennung durch die Bewilligungsgeberin. Der Ersatz der vorgeschriebenen Barauslagen betrifft die Kosten für Gutachten und Sachverständigen-Tätig-

- 17 -

keiten der im Verfahren beigezogenen nichtamtlichen Sachverständigen.

Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

Abschriften an:

1. Bundesministerium für Inneres  
Herrengasse 7  
1010 Wien
2. Bundesministerium für Landesverteidigung  
Franz Josefs Kai 7 - 9  
1010 Wien
3. Bundesministerium für Handel, Gewerbe  
und Industrie  
Regierungsgebäude  
1010 Wien
4. Bundesministerium für Land- und  
Forstwirtschaft  
Regierungsgebäude  
1010 Wien
5. Bundesministerium für Bauten und Technik  
Regierungsgebäude  
1010 Wien
6. Bundesministerium für Finanzen  
Himmelpfortgasse 8  
1010 Wien
7. Bundesministerium für Verkehr  
als Oberste Eisenbahnbehörde  
Liechtensteinstraße  
1090 Wien
8. Bundesamt für Zivilluftfahrt  
Am Hof 4  
1014 Wien
9. Wiener Landesregierung  
Neues Rathaus  
1010 Wien
10. Niederösterreichische Landesregierung  
Teinfaltstraße 8  
1014 Wien

- 18 -

11. Gemeindeamt Fischamend  
2401 Fischamend, NÖ
12. Gemeindeamt Kleinneusiedl  
2431 Kleinneusiedl, NÖ
13. Gemeindeamt Schwadorf  
3432 Schwadorf a.d. Fischa, NÖ
14. Gemeindeamt Schwechat  
2320 Schwechat, NÖ
15. Gemeindeamt Haslau-Maria Ellend  
2402 Haslau-Maria Ellend
16. Gemeindeamt Höflein bei  
Bruck/Leitha  
2465 Höflein, NÖ
17. Gemeindeamt Göttlesbrunn-Arbesthal  
2464 Göttlesbrunn-Arbesthal, NÖ
18. Gemeindeamt Enzersdorf a.d. Fischa  
2431 Enzersdorf a.d. Fischa, NÖ
19. Gemeindeamt Bruck a.d. Leitha  
2460 Bruck a.d. Leitha, NÖ
20. Gemeindeamt Sommerein/Leithagebirge  
2453 Sommerein/Leithageb., NÖ
21. Gemeindeamt Trautmannsdorf a.d. Leitha  
2454 Trautmannsdorf a.d. Leitha, NÖ
22. Gemeindeamt Bruckneudorf  
2460 Bruckneudorf, NÖ
23. Gemeindeamt Mannersdorf am Leithagebirge  
2452 Mannersdorf am Leithageb., NÖ
24. Gemeindeamt Götzendorf a.d. Leitha  
2434 Götzendorf a.d. L., NÖ
25. Gemeindeamt Wienerherberg  
2435 Wienerherberg, NÖ
26. Gemeindeamt Gramatneusiedl  
2440 Gramatneusiedl, NÖ
27. Gemeindeamt Ebergassing  
2435 Ebergassing, NÖ

- 19 -

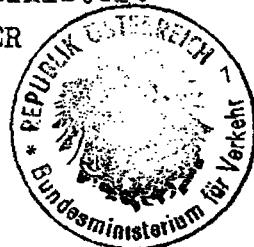
28. Gemeindeamt Rauchenwarth  
2320 Rauchenwarth, NÖ
29. Gemeindeamt Himberg bei Wien  
2325 Himberg, NÖ
30. Gemeindeamt Maria Lanzendorf  
2326 Maria Lanzendorf
31. Gemeindeamt Zwölfxing  
2324 Zwölfxing, NÖ
32. Gemeindeamt Groß-Enzersdorf  
2301 Groß-Enzersdorf, NÖ
33. Gemeindeamt Raasdorf  
2281 Raasdorf, NÖ
34. Gemeindeamt Mannsdorf a.d. Donau  
2304 Mannsdorf a.d. D., NÖ
35. Gemeindeamt Orth a.d. Donau  
2304 Orth a.d. Donau
36. Generaldirektion der  
Österreichischen Bundesbahnen  
im Hause
37. Bundesministerium für Bauten und Technik  
Bundesstraßenverwaltung  
Regierungsgebäude  
1010 Wien
38. Flughafen Wien-Aspern Betriebsgemeinschaft  
zu Handen Herrn Rechtsanwalt  
Dr. Josef Lenz  
Gumpendorferstraße 11  
1060 Wien
39. Firma Ludwig Polsterer und Gesellschafter  
zu Handen Herrn Rechtsanwalt  
Dr. Hans Pfersmann  
Kärntnerring 3  
1010 Wien
40. Herrn Rudolf Rottner sen. und jun.  
Kleinneusiedlerstraße 23  
2401 Fischamend Dorf.

Der Bundesminister:

FRÜHBAUER

Für die Richtigkeit  
der Ausfertigung:

Kleinwagney



Bundesministerium für Verkehr  
als  
Oberste Zivilluftfahrtbehörde

Zl. 33.103/274-I/6-1979

Bitte im Antwortschreiben die Zahl dieses  
Schreibens anzuführen.

Wien, am 1979.11.09

1010 Elisabethstraße 9

Telefon: 57 56 41, Bese 2000

Telegongsanachricht: Civilair Wien

Fernschreiber-Nr. 111800 verkm a

Sachbearbeiter: Fuchs  
Tel.: 57 56 41/88

An die  
Flughafen Wien Betriebsges.m.b.H.  
Flughafen Wien  
1300 Schwechat

Betr.: Flughafen Wien-Schwechat;  
2. Änderung der Zivilflugplatz-  
Bewilligung (Erweiterung der  
südlichen Flugplatzgrenzen)

B e s c h e i d

Das Bundesministerium für Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde bewilligt hiemit gemäß § 68 Abs. 2 Luftfahrtgesetz, BGBl. Nr. 253/1957, auf Antrag der Flughafen Wien Betriebsges.m.b.H. vom 3.4.1978 die Erweiterung der mit Bescheid des Bundesministeriums für Verkehr vom 21.9.1959, Zl. 32.686-I/7-1959, in der letztgültigen Fassung des Bescheides vom 28.12.1972, Zl. 33.103/226-I/8-1972, festgelegten Flugplatzgrenzen des Flughafens Wien-Schwechat in dem im beiliegenden ./ Plan Nr. 1558 KAT 5360 vom 30.3.1978, Maßstab 1:2500, "rot" dargestellten Ausmaß.

Die übrigen Bestimmungen der Zivilflugplatz-Bewilligung für den Flughafen Wien-Schwechat vom 21.9.1959, Zl. 32.686-I/7-1959, in der Fassung der Bescheide vom 7.6.1966, Zl. 33.111/18-I/8-1966, und vom 28.12.1972, Zl. 33.103/226-I/8-1972, bleiben unberührt.

Für die Erteilung dieser Bewilligung sind von der Flughafen Wien Betriebsges.m.b.H. binnen zwei Wochen nach Zustellung dieses Bescheides gemäß TP 314 b der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung, BGBl. Nr. 53/1968, in der geltenden Fassung

./.

eine Verwaltungsabgabe von S 900,-- und gemäß der Bundes-Kommissionsgebührenverordnung, BGBI.Nr. 246/1976, eine Kommissionsgebühr von S 600,-- zu entrichten.

#### B e g r ü n d u n g

Die Flughafen Wien Betriebsges.m.b.H. hat im Zuge des mit Bescheid des Bundesministeriums für Verkehr vom 28.12.1972, Zl. 33.103/226-I/8-1972, bewilligten Ausbaues des Flughafens Wien-Schwechat auch Grundstücke außerhalb der bescheidmäßigt festgelegten Flugplatzgrenzen in Anspruch genommen, um vom Kontrollturm aus, der in diesem Zusammenhang aufgestockt wurde, die Einsehbarkeit der neuen Instrumentenpiste 16/34 samt dem dazugehörigen Rollwegsystem sicherzustellen. Diese Grundstücke wurden damals vom Flughafenthalter bzw. der Republik Österreich erworben und nach umfangreichen Geländeregulierungen mit einer Flughafenumzäunung versehen. Mit Schreiben vom 3.4.1978 hat nunmehr die Flughafen Wien Betriebsges.m.b.H. unter Vorlage eines Lageplanes samt Grundbuchsverzeichnis und Grundbuchsauszügen die Bewilligung zur Erweiterung der bescheidmäßigt festgelegten Flugplatzgrenzen durch Einbeziehung der Grundstücke Nr. 305/4, 308/4, 289, 288/1, 306/1, 307/3, 547/2, 291/1, 551/2, 308/2, 308/3, 308/1, 296/2, 294/2, 294/3, 295/2, 295/3, 293/2, 295/1, 294/1, 551/1, 564/1, 546 und 293/1, alle KG. Klein-Neusiedel, in das Flughafenareal beantragt. Dieser Antrag würde im wesentlichen mit der Verpflichtung des Flugplatzhalters zur Herstellung und Aufrechterhaltung der Einsehbarkeit der Instrumentenpiste 16/34, insbesondere der Schwelle 34 und der im Süden in die Piste einmündenden Rollwege vom Kontrollturm aus begründet.

Hierüber wurde vom Bundesministerium für Verkehr am 23.10.1979 auf dem Flughafen Wien-Schwechat gemäß § 70 Abs. 4 Luftfahrtgesetz eine mündliche Verhandlung durchgeführt und gestützt auf das Gutachten des Amtssachverständigen festgestellt, daß die Einbeziehung der im Antrag der Flughafen Wien Betriebsges.m.b.H. genannten Grundstücke in das Flughafenareal und damit die Erweiterung der Flugplatzgrenzen des Flughafens Wien-Schwechat im beantragten Umfang zur Gewährleistung

der Einsehbarkeit der Instrumentenpiste 16/34 und des dazu gehörigen Rollwegsystems vom Kontrollturm aus für einen geordneten und sicheren Flugplatzbetrieb im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt unerlässlich ist.

Das Bundesministerium für Landesverteidigung, das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie und das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, mit welchen das Einvernehmen gemäß § 70 Abs. 2 Luftfahrtgesetz hergestellt wurde, haben dagegen keine Einwendungen vorgebracht. Ebenso haben das Amt der Wiener Landesregierung, die Niederösterreichische Landesregierung, die Landwirtschaftskammer, die Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft und der Österreichische Arbeiterkammertag sowie das Bundesamt für Zivilluftfahrt keine Bedenken vorgebracht. Lediglich vom Vertreter des Bundesministeriums für Bauten und Technik wurde darauf hingewiesen, daß keine Notwendigkeit bestehe, die gegenständlichen Grundstücke in die Flugplatzgrenzen einzubeziehen, da die Flughafen Wien Betriebsges.m.b.H. bereits grundbürgerlicher Eigentümer der Liegenschaften und sohin allein über diese verfügberechtigt sei. Dem ist entgegenzuhalten, daß die Flughafen Wien Betriebsges.m.b.H. nur hinsichtlich der Grundstücke Nr. 305/4, 308/4, 296/2, 551/1 und 546 der KG.Klein-Neusiedel, grundbürgerlicher Eigentümer ist, während die übrigen Grundstücke Eigentum der Republik Österreich sind und nur durch Einbeziehen aller Grundstücke in die bescheidmäßig festgelegten Flugplatzgrenzen die erforderliche Hindernisfreiheit zur Gewährleistung der Einsehbarkeit der Manövriertächen im südlichen Flughafenbereich sowie der Zutritt durch Unbefugte in diesem kritischen Bereich des Flughafens sichergestellt werden kann.

Da die Erweiterung der Flugplatzgrenzen für die Abwicklung eines geordneten und sicheren Flugplatzbetriebes auf dem Flughafen Wien-Schwechat notwendig ist, somit die Voraussetzungen gemäß § 71 Abs. 1 lit. a Luftfahrtgesetz für die Erteilung der beantragten Bewilligung gegeben sind und dem Vorhaben keine sonstigen öffentlichen Interessen entgegen

./.

stehen, war daher spruchgemäß zu entscheiden.  
Die Kostenentscheidung gründet sich auf die bezogenen Ver-  
ordnungsstellen.

Abschrift an:1.

1. Bundesministerium für Landesverteidigung  
als Militärluftfahrtbehörde  
Dampfschiffgasse 2  
1030 Wien
2. Bundesministerium für Inneres  
Herrengasse 7  
1010 Wien
3. Bundesministerium für Handel,  
Gewerbe und Industrie  
Regierungsgebäude  
1010 Wien
4. Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft  
Regierungsgebäude  
1010 Wien
5. Bundesministerium für Bauten und Technik  
Regierungsgebäude  
1010 Wien
6. Bundesministerium für Finanzen  
Himmelpfortgasse 8  
1010 Wien
7. Bundesamt für Zivilluftfahrt  
Schnirchgasse 9  
1030 Wien
8. Wiener Landesregierung  
Neues Rathaus  
1010 Wien
9. Niederösterreichische Landesregierung  
Teinfaltstraße 8  
1014 Wien
10. Bundesgebäudeverwaltung II für  
Wien, Niederösterreich und Burgenland  
Gumpendorferstraße 1 a  
1060 Wien

Für den Bundesminister  
Dr. WALCH



Für die Richtigkeit  
der Ausfertigung:

*Haas*

**REPUBLIK ÖSTERREICH**  
Bundesministerium für Verkehr

Zl. 33.103/314-I/6-1983

Bitte im Antwortschreiben die Zahl dieses  
Schreibens anführen.

A-1010 Wien, Elisabethstraße 9  
Telex Nr.: 111800

Sachbearb.:

Telefon: 57 56 41 KL 36

**Flughafen Wien-Schwechat**  
**3. Änderung der Zivilflugplatz-**  
**Bewilligung**

An die  
**Flughafen Wien Betriebsgesellschaft m.b.H.**  
**1300 Schwechat, Flughafen**

**B e s c h e i d**

Das Bundesministerium für Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde bewilligt hiemit gemäß §§ 68 u. 72 Luftfahrtgesetz, BGBl. Nr. 253/1957, auf Antrag der Flughafen Wien Betriebsgesellschaft m.b.H. vom 15.5.1981 in der modifizierten Fassung vom 3.5.1983, nachstehende Änderung des in der Zivilflugplatz-Bewilligung vom 28.12.1972, Zl. 33.103/226-I/8-1972, in der Fassung des Bescheides des Bundesministeriums für Verkehr vom 9.11.1979, Zl. 33.103/274-I/6-1979, festgelegten Betriebsumfanges des Flughafens Wien-Schwechat hinsichtlich der Flugplatzgrenzen, der Betriebskategorien der Instrumentenpisten und der Situierung von Bodeneinrichtungen:

**I. (Betriebsumfang)**

1. Die mit diesem Bescheid geänderten Flugplatzgrenzen des Flughafens Wien-Schwechat sowie die Lage seiner bestehenden und geplanten Bodeneinrichtungen ergeben sich aus dem Flughafenlayoutplan Nr. 2589/Lgpl./206/63, Maßstab 1:5.000, vom 13.4.1983 (Beilage 1).
2. Die beiden Instrumentenpisten 16/34 und 12/30 des Flughafens Wien-Schwechat dürfen als Präzisionsanflugpisten der Kategorien I, II und III betrieben werden, wobei der Präzisionsinstrumentenflugbetrieb der Kategorie II und III nur auf den Pisten 16 und 30 zulässig ist.

## II. (Bedingungen und Auflagen)

1. Die Flughafenumzäunung ist nach Einlösung der im Grundstücksverzeichnis des Ing.Konsulenten für Vermessungswesen Dipl.Ing. SALMER, GZ. 2182/81 in der geänderten Fassung vom 13.4.1983 (Beilage 2) verzeichneten Grundstücke entlang der geänderten, im Flughafenlageplan "rot" dargestellten Flugplatzgrenzen gemäß § 6 Abs. 2 ZFV, BGBI.Nr. 313/1972, zu errichten.
2. Der Ausbau der Instrumentenpiste 12/30 für den Präzisionsinstrumentenflugbetrieb der Kategorie II/III darf erst nach Erteilung der von der Flughafen Wien Betriebsges.m.b.H. beim Bundesministerium für Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde gemäß § 78 Abs. 2 Luftfahrtgesetz zu beantragenden Errichtungswilligung erfolgen.
3. Bei der Planung des Ausbaues bzw. der Oberflächensanierung der Instrumentenpiste 12/30 ist darauf Bedacht zu nehmen, daß das Pistenprofil hinsichtlich seiner Längsneigungen eine einwandfreie Funktion des Landekurssenders des Instrumentenlandesystems 30 für den Präzisionsinstrumentenflugbetrieb der Kategorie II/III gewährleisten muß.
4. Der Landekurssender 30, der Gleitwegsender 12, der Mittelmarker West, die Windmeß- und Windrichtungsanzeiger 12, die Wolkenhöhenmeßanlage 12 sowie die Pistensichtweite (RVR)-Meßanlage Position C sind im Zuge des Ausbaues der Piste 12/30 entsprechend den Anforderungen des Präzisionsinstrumentenflugbetriebes der Kategorie II/III zu verlegen. In diesem Zusammenhang ist auch das Vorgelände des Gleitwegsenders 12 zu planieren.
5. Die Befeuerungsanlagen der Instrumentenpiste 12/30 einschließlich ihrer Fernsteuerung sind für den Präzisionsinstrumentenflugbetrieb der Kategorie II/III zu ergänzen (Installierung der Pistenmittellinienbefeuerung gemäß § 85 ZFV-1972, der Aufsetzzonenbefeuerung 30 gemäß § 86 ZFV-1972 und der roten Außenbalken der Präzisionsanflugbefeuerung 30 gemäß § 80 ZFV-1972). Außerdem sind für beide Pistenrichtungen der Instrumentenpiste 12/30 Gleitwinkelbefeuerungen gemäß § 81 ZFV-1972 zu errichten sowie die CALVERT-Anflugbefeuerung 12 durch eine Präzisionsanflugbefeuerung der Kategorie I gemäß § 79 ZFV-1972 zu ersetzen.

6. Die Rollwegbefeuerung auf den zu den Schwellen der Präzisionsanflugpisten 16/34 und 12/30 führenden Rollwege ist durch Rollwegmittellinienfeuer gemäß § 89 ZFV-1972 zu ergänzen.

### III. (Sonstige Bestimmungen)

Die übrigen Bestimmungen der Zivilflugplatz-Bewilligung vom 28.12.1972, Zl. 33.103/226-I/8-1972, in der Fassung des Bescheides des Bundesministeriums für Verkehr vom 9.11.1979, Zl. 33.103/274-I/6-1979, sowie die mit Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr vom 22.10.1976, Zl. 33.106/17-I/6-1976, für den Flughafen Wien-Schwechat festgelegte Sicherheitszone bleiben unverändert.

### IV. (Betriebsaufnahme)

Der Präzisionsinstrumentenflugbetrieb der Kategorie II/III auf der Instrumentenpiste 12/30 darf erst nach Erteilung der Betriebsaufnahmebewilligung (§ 73 Luftfahrtgesetz), welche gemäß § 72 Abs. 1 lit. d Luftfahrtgesetz bis längstens 31. Dezember 1989 von der Flughafen Wien Betriebsges. m.b.H. beim Bundesministerium für Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde zu beantragen ist, aufgenommen werden.

### V. (Kosten)

Für die Erteilung dieser Bewilligung sind von der Flughafen Wien Betriebsges.m.b.H. binnen 2 Wochen nach Zustellung dieses Bescheides an das Bundesministerium für Verkehr gemäß Tarifpost 391 lit.b der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung, BGBl.Nr. 24/1983, eine Verwaltungsabgabe von S 900,-- und gemäß der Bundes-Kommissionsgebührenverordnung, BGBl.Nr. 246/1976, Kommissionsgebühren von S 7.900,-- somit insgesamt S 8.800,-- zu entrichten.

### B e g r ü n d u n g

Die Flughafen Wien Betriebsges.m.b.H. hat mit Antrag vom 15.5.1981 in der geänderten Fassung vom 3.5.1983 unter Vorlage eines Flughafenlageplanes samt Grundstücksverzeichnis beim Bundesministerium für Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde eine Änderung des in der Zivilflugplatz-Bewilligung vom 28.12.1972, Zl. 33.103/226-I/8-1972, in der Fassung des Bescheides des Bundesministeriums für Verkehr vom 9.11.1979, Zl. 33.103/274-I/6-1979, festgelegten Betriebsumfanges des Flughafens Wien-Schwechat hinsichtlich der Flugplatzgrenzen, der Situierung von Bodeneinrichtungen und der Betriebskategorien der Instrumentenpisten beantragt.

Hiefür sollen laut Grundstückverzeichnis des Ing.Konsulenten für Vermessungswesen Dipl.Ing. SALMER, GZ. 2181/81, vom 4.3.1981 in der geänderten Fassung vom 13.4.1983 rund 45,5 ha vorwiegend landwirtschaftlich genutzte Flächen in die Flughafengrenzen einbezogen werden. Begründet wurde dieses Vorhaben von der Flughafen Wien Betriebsges.m.b.H. mit der Notwendigkeit des planmäßigen Ausbaues des Flughafens im Sinne des am 4. März 1981 von ihren Gesellschaftsorganen beschlossenen MASTERPLANES, der in Abhängigkeit von der Verkehrsentwicklung einen etappenweisen Ausbau des Flughafens Wien-Schwechat bis zum Jahre 2000 vorsieht.

Das Bundesministerium für Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde hat über diesen Antrag das gemäß § 70 Abs. 2 und 4 Luftfahrtgesetz vorgesehene Ermittlungsverfahren durchgeführt und gestützt auf das Ergebnis dieses Verfahrens, insbesondere auf das luftfahrttechnische Gutachten in der mündlichen Verhandlung vom 20.7.1982, welche am 15.7.1983 fortgesetzt und abgeschlossen wurde, folgendes festgestellt:

- Das von der Flughafen Wien Betriebsges.m.b.H. geplante Flughafenausbauvorhaben ist vom luftfahrttechnischen Standpunkt geeignet. Es entspricht den Anforderungen der Zivilflugplatz-Verordnung 1972 und des ICAO-Regionalplanes, mit welchem von der Internatio-

nalen Zivilluftfahrtorganisation aufgrund des Verkehrsaufkommens auf dem Flughafen Wien-Schwechat, unter Zugrundelegung des kritischen Flugzeuges vom Typ Boeing 747 mit einem maximalen Abfluggewicht von 308 Tonnen für beide Instrumentenpisten des Flughafens eine Mindestlänge von 3500 m und eine Ausrüstung mit Instrumenten- und Befeuerungsanlagen für den Präzisionsinstrumentenflugbetrieb der Kategorie II bzw. Kategorie III gefordert wird. Diese Forderungen sind bisher nur hinsichtlich der Instrumentenpiste 16/34 erfüllt, bei der allerdings noch die Rollwegmittellinienbefeuерung fehlt. Für die Instrumentenpiste 12/30 hingegen ist noch die bereits in der Zivilflugplatz-Bewilligung vom 28.12.1972 vorgesehene Verlängerung der Piste um 500 m in westlicher Richtung und deren Ausrüstung mit Instrumentenlande- und Befeuerungsanlagen der Kategorie II offen. Da die den Flughafen Wien-Schwechat benützenden Luftverkehrsgesellschaften und nicht zuletzt die auf diesem Flughafen beheimatete Austrian Airlines, deren Flugzeuge bereits weitgehend für einen Präzisionsinstrumentenflugbetrieb der Kategorie II und III ausgerüstet sind, zur Vermeidung von Ausweichlandungen auf anderen Flughäfen und damit verbundene Nachteile, wie Treibstoff- und Transferkosten, Zeitverluste und Unregelmäßigkeit der Flugpläne auf die Benützbarkeit des Flughafens Wien für diesen Präzisionsinstrumentenflugbetrieb drängen und die Notwendigkeit auch durch meteorologische Untersuchungen des Bundesamtes für Zivilluftfahrt über die in den Jahren 1977 bis 1982 registrierte Nebelhäufigkeit mit Sichtwerten unter 400 m bestätigt wird, ist daher dieser Pistenausbau nicht länger aufschiebbar. Desgleichen ist aufgrund des steigenden Passagier-, Fracht- und Luftpostaufkommens auf dem Flughafen Wien-Schwechat - im Jahre 1981 wurden bei 55.791 Flugbewegungen 3.133.778 Mio Passagiere, 41.640 Tonnen Luftfracht und 6.431 Tonnen Luftpost abgefertigt - eine Erweiterung der Fluggast- und Luftfrachtanlagen und damit im Zusammenhang, die Verlegung der Flugtreibstofflager in den südöstlichen Flughafenbereich notwendig, da sie am derzeitigen Standort die Erweiterung der Luftfrachtanlagen behindern und durch die in den vergangenen

Jahren erfolgten Zu- und Umbauten nicht mehr den gemäß § 30 Zivilflugplatzbetriebsordnung, BGBI. Nr. 72/1962, erforderlichen Sicherheitsabstand von 45 m vom Luftfrachtgebäude aufweisen. Die im Lageplan vorgesehene Flughafenumfahrungsstraße samt erweiterter Flughafenumzäunung schließlich ist unter Bedachtnahme auf die Erfordernisse des Präzisionsinstrumentenflugbetriebes als Sicherheitsstraße für Einsatzfahrzeuge der Polizei, Flughafenfeuerwehr und Rettung unerlässlich.

Das Ausmaß der laut Grundstücksverzeichnis für die geplanten Ausbaumaßnahmen beanspruchten Grundstücke von rund 45,5 ha stellt aufgrund des luftfahrttechnischen Gutachtens, welchem sich die erkennende Behörde voll anschließt, ein Mindestausmaß dar, welches für den Ausbau der Präzisionsinstrumentenpiste 12/30 samt zugehörigem Sicherheitsstreifen und westlichen Pistenvorfeld, Rollweg und Schutzzonen der neu zu errichtenden Präzisionsanflugbefeuierung 12 und der Präzisionsinstrumentenlandeanlagen sowie für die Errichtung der inneren Flughafenumfahrungsstraße einschließlich der Flughafenumzäunung unbedingt notwendig ist.

- Durch die Stellungnahmen der Bundesministerien für Landesverteidigung, für Handel, Gewerbe und Industrie sowie für Land- und Forstwirtschaft, mit denen das Einvernehmen gemäß § 70 Abs. 2 Luftfahrtgesetz hergestellt wurde, weiters der Bundesministerien für Bauten und Technik sowie für Innern und für Finanzen, der Niederösterreichischen Landesregierung und der Wiener Landesregierung sowie der Stadtgemeinde Schwechat, der Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft und des Österr. Arbeiterkammertages sowie der Halter der übrigen österr. Flughäfen, welche gegen die beantragte Änderung der Zivilflugplatz-Bewilligung des Flughafens Wien-Schwechat keine Einwendungen erhoben bzw. zustimmende Stellungnahmen abgegeben haben, ist erwiesen, daß diesem im öffentlichen Interesse gelegenen Ausbau des Flughafens Wien-Schwechat auch keine sonstigen öffentlichen Interessen entgegenstehen.

Da somit die Voraussetzungen gemäß § 71 Luftfahrtgesetz für die Erteilung der beantragten Bewilligung gegeben sind und die Verlässlichkeit und Eignung der Flughafen Wien Betriebsges.m.b.H. zur Führung des Flughafenbetriebes sowie ihre finanzielle Leistungsfähigkeit zur Erfüllung der sich aus diesem Bescheid für den Flughafenhalter ergebenden Verpflichtungen außer Zweifel steht, war daher dem Antrag der Flughafen Wien Betriebsges.m.b.H. stattzugeben.

Was das Vorbringen einzelner Liegenschaftseigentümer betrifft, welche unterstützt durch die Landes-Landwirtschaftskammer für Niederösterreich, die Inanspruchnahme ihrer landwirtschaftlichen Grundstücke für die Flughafenerweiterung ablehnten bzw. ihre Zustimmung von der Bedingung eines entsprechenden Naturalersatzes abhängig machten, wird vom Bundesministerium für Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde darauf hingewiesen, daß der im öffentlichen Interesse gelegene Ausbau des österreichischen Zentralflughafens zwangsläufig nur unter Heranziehung der an den Flughafen unmittelbar angrenzenden Grundstücken möglich ist und Naturalersatzforderungen erst bei den nachfolgenden Grundeinlöseverhandlungen Berücksichtigung finden können, zumal Naturalersatzleistungen auch nach § 99 Abs. 3 Luftfahrtgesetz vorgesehen sind.

Die aus dem Spruche ersichtlichen Bedingungen und Auflagen stützen sich auf das Luftfahrttechnische Gutachten der Amtssachverständigen sowie auf die Forderungen des Bundesamtes für Zivilluftfahrt und tragen den Erfordernissen der Sicherheit der Luftfahrt unter besonderer Berücksichtigung der Anforderungen des Präzisionsinstrumentenflugbetriebes der Kategorie II und III Rechnung.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf die bezogenen Verordnungsstellen.

## R e c h t s m i t t e l b e l e r u n g

Gegen diesen Bescheid ist kein ordentliches Rechtsmittel zulässig. Binnen 6 Wochen nach Zustellung dieses Bescheides kann jedoch eine Beschwerde an den Verwaltungs- oder Verfassungsgerichtshof erhoben werden, die von einem Rechtsanwalt unterschrieben sein muß.

Abschrift an:

1. Bundesministerium für Inneres  
1010 Wien, Herrengasse 7
2. Bundesministerium für Landesverteidigung  
1030 Wien, Dampfschiffstraße 2
3. Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie  
1010 Wien, Stubenring 1
4. Bundesministerium für Bauten und Technik  
1010 Wien, Stubenring 1
5. Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft  
1010 Wien, Stubenring 1
6. Bundesministerium für Finanzen  
1014 Wien, Himmelpfortgasse 8
7. Bundesamt für Zivilluftfahrt  
1030 Wien, Schnirchgasse 11
8. Amt der NÖ Landesregierung  
1014 Wien, Teinfaltstraße 8
9. Amt der Wiener Landesregierung  
1010 Wien, Neues Rathaus
10. Stadtgemeinde Schwechat  
2320 Schwechat, Rathausplatz 9
11. Aichinger Franz und Katharina  
2323 Mannswörth, Mannswörtherstraße 75
12. Angerer Leopoldine  
z.H. RA Dr. Michael Hiller  
1010 Wien, Stubenring 6
13. Bauer Franz und Katharina  
2323 Mannswörth, Mannswörtherstraße 77
14. FRIEDRICH Ludwig  
2323 Mannswörth, Mannswörtherstraße 48
15. Dr. Harten Christa  
1090 Wien, Garnisongasse 3
16. Huber Ferdinand und Ilse  
2323 Mannswörth, Römerstraße 107
17. Huber Franz und Anna  
2323 Mannswörth, Mannswörtherstraße 49
18. Huber Josef und Maria  
2323 Mannswörth, Römerstraße 120
19. Kienl Franz und Maria  
2323 Mannswörth, Mannswörtherstraße 118

- 9 -

20. Kimmerl Franz  
1111 Wien, Kaiser-Ebersdorferstraße 282
21. Kochinger Franz und Margit  
2323 Mannswörth, Mannswörtherstraße 43
22. Bundesbaudirektion Wien (vormals-BGV II für Wien und NÖ)  
1060 Wien, Gumpendorferstraße 1a
23. Leitl Hedwig  
2323 Mannswörth, Mannswörtherstraße 43
24. Leitl Rudolf  
2323 Mannswörth, Mannswörtherstraße 126
25. Neumayer Renate und Anna  
2323 Mannswörth, Mannswörtherstraße 64
26. Waschak Hermine  
2323 Mannswörth, Mannswörtherstraße 64
27. Silberbauer Gottfried und Anna  
1110 Wien, Sendnergasse 23
28. Stummer Leopold  
2323 Mannswörth, Römerstraße 56
29. Wegl Franziska  
2323 Mannswörth, Danubiastraße 14
30. Wegl Gertrude  
2323 Mannswörth, Römerstraße 64
31. Kelemen Johann  
2323 Mannswörth, Mannswörtherstraße 95
32. Kochinger Herbert  
2323 Mannswörth, Steinriegelgasse 3
33. Frühmann Serena  
2320 Schwechat, Gut Aichhof
34. Buschmann Kitty  
z.H. Dr. Buschmann Thomas  
2323 Mannswörth 104
35. Wünschek Diana  
2325 Himberg, Schloß Walch
36. Schaider Anna  
2323 Mannswörth, Römerstraße 82
37. WERNER Ferdinand  
2323 Mannswörth, Feldgasse 3

Wien, 1983 08 12  
 Für den Bundesminister:  
 Dr. WALCH

Für die Richtigkeit  
 der Ausfertigung:

*Wien*



Pr.Zl. 60.614/30-7/91

Betr.: Flughafen Wien; Änderung der Zivilflugplatz-Bewilligung; Erweiterung West (4. Flugplatzerweiterung)

Die Flughafen Wien Betriebsgesellschaft m.b.H. hat mit Schreiben vom 21.1.1991 beim Bundesministerium für Öffentliche Wirtschaft und Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde die Erteilung der Bewilligung gemäß § 68 LFG, BGBl.Nr. 253/1957, zur Änderung des bescheidmäßig festgelegten Betriebsumfanges des Flughafens Wien, betreffend eine Erweiterung der Flugplatzgrenzen im Westen und die Lage von Bodeneinrichtungen in diesem Bereich, beantragt (sh. ON 1 sowie den Flughafenlageplan vom 21.1.1991, Pl.Nr. 3693, Lgpl. 34863, M 1 : 5.000, das Grundstücksverzeichnis vom 21.1.1991, GZ: 3080a/91, M 1 : 2.000, des Ingenieur-Konsulenten für Vermessungswesen Dipl.Ing. Salmer, Horn, und den Plan "Erweiterung der Straßenmeisterei Schwechat" vom 23.1.1990, GZ: 1607c, M 1 : 2.000, der Abteilung B/7 des Amtes der NÖ Landesregierung).

Gestützt auf das Ergebnis des gemäß § 70 Abs. 2 und 4 LFG durchgeführten Ermittlungsverfahrens, insbesondere auf das Ergebnis der mündlichen Verhandlung vom 25.7.1991, wäre diesem Antrag stattzugeben.

Es hätte zu ergehen:

Betr.: w.o.

An die  
Flughafen Wien Betriebs-  
gesellschaft m.b.H.

Flughafen  
1300 S c h w e c h a t

- 2 -

**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, BGBI. Nr. 253/1957, der Flughafen Wien Betriebsgesellschaft m.b.H. auf Antrag vom 21.1.1991 die Bewilligung zur Änderung der in der Zivilflugplatz-Bewilligung vom 21.9.1959, Zl. 32.686-I/7-1959, in der Fassung der Bescheide vom 28.12.1972, Zl. 33.103/226-I/8-1972, vom 9.12.1979, Zl. 33.103/274-I/6-1979, und vom 12.8.1983, Zl. 33.103/314-I/6-1983, bescheidmäßig festgelegten Flugplatzgrenzen und Bodeneinrichtungen des Flughafens Wien nach Maßgabe folgender Bestimmungen:

**A. B E T R I E B S U M F A N G**

Die mit diesem Bescheid geänderten - rot dargestellten - Flugplatzgrenzen und die Lage der in diesem Bereich geplanten Bodeneinrichtungen (Hangars, Werkstätten, Lager, Büro- und Betriebsgebäude, Infrastruktureinrichtungen usw.) ergeben sich aus dem Flughafenlageplan vom 21.1.1991, Pl.Nr. 3693, Lgpl. 34863, M 1 : 5.000, und aus dem Plan "Erweiterung der Straßenmeisterei Schwechat" vom 23.1.1990, GZ: 1607c, M 1 : 2.000, der Abteilung B/7 des Amtes der NÖ Landesregierung. Die beiden genannten Pläne sind integrierte Bestandteile dieses Bescheides.

**B. B E D I N G U N G E N u n d A U F L A G E N**

1. Die Flugplatzumzäunung des Flughafens Wien ist - nach Einlösung der aus dem, einen integrierten Bestandteil dieses Bescheides bildenden Grundstücksverzeichnis vom 21.1.1991, GZ: 3080a/91, Maßstab 1 : 2.000, des Ingenieur-Konsulenten für Vermessungswesen Dipl.Ing. Salmer, Horn, ersichtlichen, noch einzulösenden Grundstücke - entlang der geänderten, im Flughafenlageplan vom 21.1.1991, Pl.Nr.

3693, Lgpl. 34863, rot dargestellten Flugplatzgrenzen gemäß § 6 Abs. 2 der Zivilflugplatz-Verordnung, BGBL.Nr. 313/1972, herzustellen.

2. Sämtliche innerhalb der mit diesem Bescheid geänderten Flugplatzgrenzen vorhandenen Luftfahrthindernisse im Sinne des § 85 Abs. 1 Luftfahrtgesetz sind vor Antragstellung auf Erteilung der Betriebsaufnahmebewilligung zu beseitigen.
3. Gegen eine allfällige Verschiebung der Hangars in Ost-West-Richtung unter Beibehaltung der südlichen Baufluchtlinie bestehen keine Einwände. Bei der weiteren Planung sind jedoch zwischen den Hangarblöcken sowie entlang der neuen Westgrenze für Einsatzfahrzeuge ausreichende Durchfahrtsmöglichkeiten zum Vorfeld vorzusehen. Weiters sind Möglichkeiten künftiger Anbindungen an das öffentliche Straßennetz zu berücksichtigen. Die endgültige Lage der Bodeneinrichtungen ist der Obersten Zivilluftfahrtbehörde zur Kenntnis zu bringen.

#### **C. FESTSTELLUNGEN**

Die übrigen Bestimmungen der Zivilflugplatz-Bewilligung vom 21.9.1959, Zl. 32.686-I/7-1959, in der Fassung der Bescheide vom 28.12.1972, Zl. 33.103/226-I/8-1972, vom 9.12.1979, Zl. 33.103/274-I/6-1979, und vom 12.8.1983, Zl. 33.103/314-I/6-1983, sowie die mit Verordnung des Bundesministers für Verkehr vom 22.10.1976, Zl. 33.106/17-I/6-1976, für den Flughafen Wien festgelegte Sicherheitszone bleiben unberührt.

#### **D. BETRIEBSAUFNAHME**

Der Flugplatzbetrieb auf dem mit diesem Bescheid geänderten Flugplatzareal des Flughafens Wien darf erst nach Erteilung der Betriebsaufnahmebewilligung (§ 73 Luftfahrtgesetz), welche gemäß § 72 Abs. 1 lit. d Luftfahrtgesetz

- 4 -

bis längstens 31.12.1997 beim Bundesministerium für  
öffentliche Wirtschaft und Verkehr zu beantragen ist,  
aufgenommen werden.

**E. KOSTEN**

Für die Erteilung dieser Bewilligung sind von der Flughafen Wien Betriebsgesellschaft m.b.H.

a) gemäß TP 391 b der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung, BGBI.Nr. 24/1983 i.d.g.F.,  
eine Verwaltungsabgabe von 8S 900,--

b) gemäß § 1 der Bundes-Kommissionsgebührenverordnung, BGBI.Nr. 246/1976 i.d.g.F.,  
Kommissionsgebühren für 3 Amtsorgane und  
5 halbe Stunden von 8S 1.950,--

somit insgesamt 8S 2.850,-- zu entrichten.

Die Verwaltungsabgabe und die Kommissionsgebühren sind  
binnen 2 Wochen nach Zustellung 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 Flughafen Wien Betriebsgesellschaft m.b.H., die den Flughafen Wien aufgrund der Zivilflugplatz-Bewilligung vom 21.9.1959 in der Fassung der Bescheide vom 28.12.1972, vom 9.12.1979 und vom 12.8.1983 betreibt, hat mit Schreiben vom 21.1.1991 unter Vorlage eines Flughafenlageplanes vom 21.1.1991, Maßstab 1 : 5.000, des Planes "Erweiterung der Straßenmeisterei Schwechat" vom 23.1.1990, M 1 : 2.000, und eines Grundstücksverzeichnisses des Ingenieur-Konsulenten für Vermessungswesen Dipl.-Ing. Salmer vom 21.1.1991 die Bewilligung gemäß § 68 Luftfahrtgesetz zur Änderung der bescheidmäßig festgelegten Flugplatzgrenzen des Flughafens Wien zwecks Ausbaus der Bodeneinrichtungen im westlichen Flughafenbereich beantragt.

- 5 -

Begründet wurde dieser Antrag im wesentlichen damit, daß - aufgrund der gegenwärtigen und der absehbaren zukünftigen Entwicklung des Verkehrsaufkommens auf dem Flughafen Wien - die Schaffung zusätzlicher Bodeneinrichtungen, wie Hangars, Werkstätten, Lager, Büro- und Betriebsgebäude, Infrastrukturanlagen usw., im Interesse eines sicheren und geordneten Flughafenbetriebes unbedingt erforderlich sei. Mit dem gegenständlichen Projekt werde vor allem dem Umstand Rechnung getragen, daß der Flughafen Wien die Home-Base für die nationalen Luftverkehrsunternehmen Austrian Airlines, Lauda-Air, Austrian Air Services und Austrian Airtransport sei und daß gerade die Entwicklung dieser Luftverkehrsunternehmen die Erweiterung bzw. die Neu-Errichtung der oben angeführten Basis-Einrichtungen notwendig mache. Dafür müsse das Flughafenareal im Westen um rund 29 ha (bisher überwiegend landwirtschaftlich genutzte Flächen) erweitert werden. Die im Bereich der Autobahnmeisterei Schwechat beantragte Grenzänderung ergebe sich aus einem Bedarf der Autobahnmeisterei; es sei ein Grundtausch vorgesehen.

Eine Änderung der Sicherheitszone des Flughafens Wien 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 25.7.1991 auf dem Flughafen Wien durchgeführten mündlichen Verhandlung - wird festgestellt, daß das gegenständliche Projekt im wesentlichen auf den im Masterplan 1981 für den Flughafen Wien vorgesehenen Ausbaumaßnahmen im westlichen Flughafenbereich basiert und den Anforderungen der Zivilflugplatz-Verordnung, BGBI. Nr. 313/1972, Rechnung trägt.

- 6 -

Das beantragte Flughafenausbauvorhaben ist - wie die Amtssachverständigen in ihrem Gutachten in der mündlichen Verhandlung am 25.7.1991 übereinstimmend zum Ausdruck gebracht haben - im Interesse der Verbesserung des Betriebsablaufes auf dem Flughafen Wien und damit im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt als erforderlich und vordringlich anzusehen. Insbesondere die geplante Erweiterung der Hangarschiene für Großflugzeuge samt zugehörigen Bewegungsflächen in Richtung Westen ist aufgrund von Flottenerweiterungen und Flottenumstellungen bei den oben angeführten Luftverkehrsunternehmen zur Aufrechterhaltung bzw. zur Herstellung eines zweckmäßigen und den internationalen Sicherheitsstandards entsprechenden Wartungsbetriebes unumgänglich notwendig.

Die zwischen Hangarschiene und Bundesstraße 9 vorgesehenen Verwaltungs- und Betriebsgebäude sind als Ersatz für bestehende, an die derzeitigen Bewegungsflächen angrenzende Gebäude gedacht. Dadurch soll die erforderliche Erweiterung auch der zur Zeit vorhandenen Bewegungsflächen ermöglicht werden. Diese Verlagerung von Verwaltungs- und Betriebsgebäuden an die Peripherie erscheint im Hinblick auf die daraus resultierende weitere Harmonisierung der Bewegungsabläufe auf dem Flughafen Wien äußerst zweckmäßig.

Die im Bereich der Autobahnmeisterei Schwechat beantragte Grenzänderung trägt einem von der Autobahnmeisterei geltend gemachten Grundstücksbedarf Rechnung und erfolgt im Zuge eines Liegenschaftstausches.

Insgesamt betrachtet ist das gegenständliche Flughafenausbauprojekt - wie die Amtssachverständigen in ihrem Gutachten in der mündlichen Verhandlung am 25.7.1991 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 29 ha stellt das für die Realisierung der vorgesehenen neuen Bodeneinrichtungen unbedingt notwendige Mindesteinfordernis dar.

Mit den Bundesministerien für Landesverteidigung, für wirtschaftliche Angelegenheiten und für Land- und Forstwirtschaft wurde gemäß § 70 Abs. 2 Luftfahrtgesetz das Einvernehmen hergestellt. Das Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, die Bundeskammer der Gewerblichen Wirtschaft, der Österreichische Arbeiterkammertag, die Stadtgemeinde Schwechat und die Halter der Flughäfen Graz, Salzburg und Innsbruck gaben schriftlich bzw. in der mündlichen Verhandlung am 25.7.1991 die Erklärung ab, keine Einwände gegen die geplante Erweiterung des Flughafens Wien zu haben. Die Bundesbaudirektion Wien sprach sich in der Verhandlung am 25.7.1991 ebenfalls für das Projekt aus. Die Halter der Flughäfen Klagenfurt und Linz gaben im Anhörungsverfahren keine Stellungnahmen ab.

Die Liegenschaftseigentümer Anna Huber, Peter und Monika Trabitsch, Josef und Maria Huber, Hedwig Leitl, Maria Vorwahlner und Johann Wegl haben sich mit der Inanspruchnahme ihrer betroffenen, überwiegend landwirtschaftlich genutzten Grundstücke für die geplante Flughafenerweiterung unter der Bedingung einverstanden erklärt, daß ihnen geeignete Ersatzflächen in zumutbarer Entfernung zur Verfügung gestellt werden. Diesem Vorbringen wird bei den Grundeinlösungsverhandlungen weitestmöglich Rechnung zu tragen sein.

Die Niederösterreichische Landes-Landwirtschaftskammer hat im Anhörungsverfahren im Interesse der Erhaltung einer gesunden und leistungsfähigen Landwirtschaft gegen das Flughafenprojekt Bedenken geltend gemacht und ausdrücklich darauf hingewiesen, daß die Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen ausschließlich gegen Zurverfügungstellung

- 8 -

geeigneter Ersatzflächen in zumutbarer Entfernung akzeptabel sei. Angesichts der Tatsache, daß die oben angeführten Liegenschaftseigentümer - allesamt Landwirte - nach Rücksprache mit der Landes-Landwirtschaftskammer in der mündlichen Verhandlung am 25.7.1991 unter der von ihrer Interessensvertretung geforderten Bedingung der Inanspruchnahme ihrer Grundstücke zugestimmt haben, müssen die im Anhörungsverfahren geäußerten Bedenken der Niederösterreichischen Landes-Landwirtschaftskammer als gegenstandslos betrachtet werden.

Die Grundeigentümerin Leopoldine Angerer und die Liegenschaftspächterin Firma Mazur, beide vertreten durch Rechtsanwalt Dr. Michael Hiller, sprachen sich gegen die beantragte Flughafenerweiterung aus, weil dadurch PKW-Abstellflächen auf der Parzelle Nr. 613/6 verloren gehen würden. Es bestehe ein öffentliches Interesse an der Erhaltung dieser Parkmöglichkeiten. Diesem Einwand schloß sich der Grundeigentümer Michael Mitter an. Weiters wendete Dr. Hiller ein, daß ein Bedarf für die Realisierung des Vorhabens nicht bestehe, da als Ausführungszeitraum 10 Jahre beantragt seien. Darüberhinaus sei die Finanzierung durch Lauda-Air nicht nachgewiesen.

Diese Einwendungen sind nicht stichhaltig. Zunächst einmal ist das Vorliegen eines öffentlichen Interesses an der Erhaltung von PKW-Abstellflächen, die ausschließlich von der Firma Mazur gegen Entgelt vermietet werden, wohl eher zu verneinen. Aber selbst wenn man ein solches öffentliches Interesse als gegeben annehmen wollte, würde das jedenfalls vorhandene öffentliche Interesse an einer bedarfsgerechten Erweiterung des Flughafens Wien dieses andere öffentliche Interesse überwiegen. Daß das gegenständliche Flugplatzausbauvorhaben der gegenwärtigen und der absehbaren zukünftigen Entwicklung des Verkehrsaufkommens auf dem Flughafen Wien Rechnung trägt und damit als bedarfsgerecht anzusehen ist, ergibt sich zweifelsfrei aus dem schlüssigen Gutachten der

- 9 -

Amtssachverständigen in der mündlichen Verhandlung am 25.7.1991. Die Festsetzung einer Ausführungsfrist von rund sechs Jahren (Frist für die Antragstellung auf Erteilung der Betriebsaufnahmebewilligung) ist dem Umfang des Projektes angemessen.

Die Frage, ob die Lauda-Air in der Lage ist, die Ausführung des eingereichten Projektes bzw. die Realisierung der für dieses Unternehmen vorgesehenen Einrichtungen zu finanzieren, ist nicht Gegenstand des Verfahrens. Antragstellerin und Bescheidadressatin ist die Flughafen Wien Betriebsgesellschaft m.b.H., die im gemeinschaftlichen Eigentum der Republik Österreich, des Bundeslandes Niederösterreich und der Bundeshauptstadt Wien steht und deren finanzielle Leistungsfähigkeit im Sinne des § 71 Abs. 1 lit. c Luftfahrtgesetz zweifelsfrei gegeben ist.

Zusammenfassend wird vom Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde festgestellt, daß das gegenständliche Flughafenausbauvorhaben der Flughafen Wien Betriebsgesellschaft 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 Wien, gelegen ist. Dem Projekt stehen keine überwiegenden sonstigen öffentlichen Interessen entgegen.

Die Nebenbestimmungen dieses Bescheides stützen sich auf das in der mündlichen Verhandlung am 25.7.1991 von den Amtssachverständigen für Luftfahrttechnik und für Flug- und Flugplatzbetrieb 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.

- 10 -

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 Wien
2. Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten  
Stubenring 1, 1011 Wien
3. Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft  
Stubenring 1, 1012 Wien
4. Bundesministerium für Inneres  
Am Hof 4, 1014 Wien
5. Bundesamt für Zivilluftfahrt  
Schnirchgasse 11, 1030 Wien
6. Amt der Niederösterreichischen Landesregierung  
Teinfaltstraße 8, 1014 Wien
7. Niederösterreichische Landes-Landwirtschaftskammer  
Löwelstraße 12 - 16, 1014 Wien
8. Magistrat der Bundeshauptstadt Wien  
Rathaus, 1010 Wien
9. Stadtgemeinde Schwechat  
Rathaus, 2320 Schwechat

PL

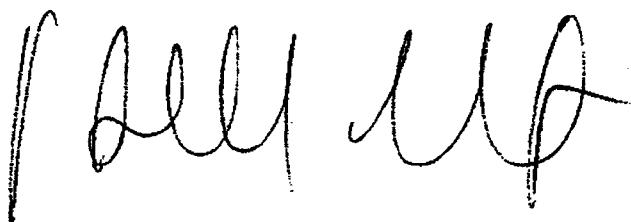
- 11 -

10. Bundesbaudirektion Wien  
Hintere Zollamtsstraße 1, 1033 Wien
11. Frau Leopoldine Angerer  
z.H. Herrn Rechtsanwalt Dr. Michael Hiller  
Stubenring 6, 1010 Wien
12. Firma Mazur  
z.H. Herrn Rechtsanwalt Dr. Michael Hiller  
Stubenring 6, 1010 Wien
13. Frau Anna Huber  
Mannswörtherstraße 79, 2323 Mannswörth
14. Herrn Josef Huber  
Römerstraße 120, 2323 Mannswörth
15. Frau Maria Huber  
Römerstraße 120, 2323 Mannswörth
16. Frau Hedwig Leitl  
Mannswörtherstraße 43, 2323 Mannswörth
17. Herrn Peter Trabitsch  
Römerstraße 86, 2323 Mannswörth
18. Frau Monika Trabitsch  
Römerstraße 86, 2323 Mannswörth
19. Frau Maria Vorwahlner  
Hausfeldstraße 2, 2323 Mannswörth
20. Herrn Johann Wegl  
Danubiastraße 14, 2323 Mannswörth
21. Herrn Robert Wildeis  
Sendnergasse 92, 1110 Wien

- 12 -

22. Herrn Michael Mitter  
Bahnhofstraße 33, 7471 Rechnitz

Wien, am 6. September 1991



Kzl.:

1. Von der Erl. sind 25 Kopien anzufertigen.
2. Der Erl. an die Flughafen Wien Betriebsgesellschaft m.b.H. sind anzuschließen:
  - 1 Kopie der Verhandlungsschrift vom 25.7.1991 (ON 26),
  - die vorbereiteten, mit Genehmigungsvermerk versehenen Planunterlagen,
  - je ein Zahlschein über S 900,-- Verwaltungsabgabe und über S 1.950,-- Kommissionsgebühren.
3. Den Abschriftenledigungen 1. - 22. ist je eine Kopie der Verhandlungsschrift vom 25.7.1991 (ON 26) anzuschließen.
4. Der Abschriftenl. 9 (Stadtgemeinde Schwechat) sind auch die vorbereiteten, mit Genehmigungsvermerk versehenen Planunterlagen anzuschließen.

- 13 -

5. Sämtliche Erl. gg. RS abfertigen.

Beingeschrieben	6.9.91
Verglichen	
Begläubigt	9. Sep. 1991
Bestellt	

v.H.i1. Herrn SL Dr. STADLER z.g.K.  
*17.11.91* 9. Sep. 19912. Frau KOCSISEK 12. Sep. 1991  
mit dem Ersuchen um Veranlassung der Einnahmeverorschreibung  
der Verwaltungsabgabe von S 900,-- und der Kommissions-  
gebühr von S 1.950,-- *st. 16.9.91*

3. Dr. NEIDHART

*8/110  
02*