

An die
Bezirkshauptmannschaft Reutte
Obermarkt 7
A-6600 Reutte

Luftfahrtsachverständige Stellungnahme

betreffend

Flugplatz Reutte-Höfen (LOIR)

eingeschränkter Flugbetrieb aufgrund der aktuellen Hindernissituation
Beantwortung der seitens Behörde definierten Fragestellung

Geschäftszahl: RE-LFG-25/44-2023

Allgemeines

Gegenständliches Schriftstück ist in deutscher Sprache verfasst und umfasst sowohl in physischer, als auch in elektronischer Ausführung insgesamt 9 Seiten exklusive angeführten Anhängen und Beilagen.

Relevante Gesetzesstellen und sonstige Bezugsstellen, insbesondere luftfahrtrechtlicher Art, werden nur insoweit angeführt, inhaltlich ausgeführt oder in konkret begründender Weise herangezogen, als dies sachlich, inhaltlich und für das Gesamtverständnis erforderlich ist.

Gutachten und Befund werden auf Basis der aktuell gültigen luftfahrtrechtlichen Bestimmungen auf internationaler, europäischer und nationaler Ebene erstellt und entsprechen dem Stand der aus vorliegender Datierung ersichtlichen Fertigung.

Aufgrund von Art und Umfang gegenständlichen Dokuments wird auf ein Abkürzungsverzeichnis verzichtet. Anhänge und Beilagen sind entsprechend angeführt und angeschlossen.

Angeführte Zeiten stellen - sofern nicht anderweitig bezeichnet - Lokalzeiten (MESZ/MEWZ) dar. Richtungsangaben sind - sofern nicht anderweitig bezeichnet – auf den geographischen Nordpol (wahrer Nordpol – True North) bezogen.

1. Auftrag

Mittels Bescheides vom 18.09.2023, GZ: RE-LFG-25/44-2023 (Beilage 1), erteilte die Bezirkshauptmannschaft Reutte unterfertigen Sachverständigen nachstehend lautenden Auftrag mit dem Ersuchen um sachverständige Stellungnahme (Zitat):

„Unter Vorlage des von der Haltergemeinschaft Flugplatz Reutte-Höfen vorgelegten Konzeptes eines eingeschränkten Betriebes am Flugplatz Reutte-Höfen ergeht ergänzend zur Feststellung der aktuellen Hindernissituation das Ersuchen um sachverständige Stellungnahme zur Frage, ob und unter welchen Voraussetzungen aus luftfahrttechnischer Sicht bei der gegebenen Hindernissituation die befristete Bewilligung zur Aufnahme eines eingeschränkten Betriebes entsprechend dem vorgelegten Konzept der Haltergemeinschaft Flugplatz Reutte-Höfen erteilt werden kann.“

2. Hinweis

An dieser Stelle darf zunächst auf das seitens unterfertigen Sachverständigen am 13.09.2023 der Bezirkshauptmannschaft Reutte im Zusammenhang mit der Beurteilung der Hindernissituation den Flugplatz Reutte-Höfen betreffend vorgelegte Gutachten verwiesen werden. In Kenntnis des Inhaltes bezeichneten Gutachtens einschließlich sämtlicher in diesen angeführten Dokumenten, welche der Erstellung von Befund und Gutachten zugrunde lagen, wurde ergänzend im Rahmen der nunmehrigen Bestellung vom 18.09.2023 das unter Beilage 2 angeschlossene Konzept der Haltergemeinschaft des Flugplatzes Reutte-Höfen anher vorgelegt.

3. Stellungnahme

Bezugnehmend auf die unter Punkt 1. anher gerichtete Fragestellung ergeht seitens unterfertigenden Sachverständigen nachfolgende

STELLUNGNAHME

Luftfahrttechnische bzw. flugbetriebliche Bewertungen in Bezug auf Sicherheit im Zusammenhang mit einem Risiko werden in bewährter Weise unter Verfolgung des im Safety Manual der ICAO (Doc 9859) dargelegten Konzepts durchgeführt. Vereinfacht und abgekürzt dargestellt, setzt sich ein Risiko immer aus den beiden Komponenten Gefahr und Eintrittswahrscheinlichkeit zusammen. Nachstehende Grafik zeigt, dass die Kombination der beiden Faktoren – nämlich Gefahr (Buchstaben A bis E) und Eintrittswahrscheinlichkeit (Zahlenwerte 1 bis 5) – einen resultierenden Risiko-Wert ergibt.

| Risk probability | Risk severity | | | | |
|------------------------|-------------------|----------------|------------|------------|-----------------|
| | Catastrophic A | Hazardous B | Major C | Minor D | Negligible E |
| Frequent 5 | 5A | 5B | 5C | 5D | 5E |
| Occasional 4 | 4A | 4B | 4C | 4D | 4E |
| Remote 3 | 3A | 3B | 3C | 3D | 3E |
| Improbable 2 | 2A | 2B | 2C | 2D | 2E |
| Extremely improbable 1 | 1A | 1B | 1C | 1D | 1E |

Zunächst muss auf die Frage der Gefahr bei bestehenden Hindernissen eingegangen werden. Zwei wesentliche Gefahren, welche auch bei der Erstellung der in weiterer Folge empfohlenen Maßnahmen insbesondere Einfluss gefunden haben sind:

- a.) Kollision mit einem Hindernis
- b.) Flugmanöver zwecks Ausweichens einem Hindernis, welche in einer kritischen Flugrichtung und/oder Fluglage enden (zB Einflug in einer andere kritische Hinderniskulisse, Strömungsabriss, Verlust der Kontrolle durch kritische Fluglagen, ...)

In beiden Fällen muss damit ausgegangen werden, dass es zu einem Absturz des betreffenden Luftfahrzeuges – welcher Art auch immer - kommt, dessen Ausgang im Zweifelsfall unweigerlich mit dem Faktor A oder B hinsichtlich Gefahr gemäß obiger Grafik bewertet werden muss. Da der Ausgang

eines Absturzes nicht durch flugbetriebliche Maßnahmen beeinflusst werden kann, müssen zwecks Reduzierung des Risikos Maßnahmen definiert werden, welche Einfluss auf die Eintrittswahrscheinlichkeit haben, damit das Risiko insgesamt von einem potentiell hohen bis mäßig hohem Risiko (Werte 4A bis 3B) auf zumindest ein mäßiges bis mäßig/geringes Risiko gesenkt werden kann.

Der Faktor der Eintrittswahrscheinlichkeit, muss von einem Wert von 3 oder höher auf zumindest 2 oder geringer gesenkt werden, damit das Gesamtergebnis der Risiko-Bewertung auf ein mäßiges bis mäßig/geringes Maß sinkt.

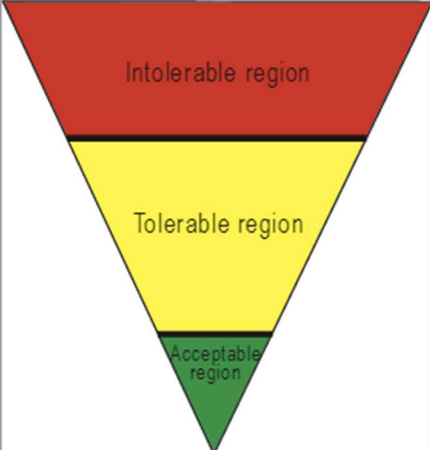
Nachstehende Tabelle erläutert den Faktor der Eintrittswahrscheinlichkeit im Detail:

| <i>Likelihood</i> | <i>Meaning</i> | <i>Value</i> |
|----------------------|---|--------------|
| Frequent | Likely to occur many times (has occurred frequently) | 5 |
| Occasional | Likely to occur sometimes (has occurred infrequently) | 4 |
| Remote | Unlikely to occur, but possible (has occurred rarely) | 3 |
| Improbable | Very unlikely to occur (not known to have occurred) | 2 |
| Extremely improbable | Almost inconceivable that the event will occur | 1 |

Die potentiellen Gesamtergebnisse einer Risiko-Bewertung werden wie nachstehend dargestellt definiert und erläutert:

| Risk index range | Description | Recommended action |
|---|---------------|---|
| 5A, 5B, 5C, 4A, 4B, 3A | High risk | Cease or cut back operation promptly if necessary. Perform priority risk mitigation to ensure that additional or enhanced preventive controls are put in place to bring down the risk index to the moderate or low range. |
| 5D, 5E, 4C, 4D, 4E, 3B, 3C, 3D, 2A, 2B, 2C, 1A | Moderate risk | Schedule performance of a safety assessment to bring down the risk index to the low range if viable. |
| 3E, 2D, 2E, 1B, 1C, 1D, 1E | Low risk | Acceptable as is. No further risk mitigation required. |

Wie aus nachstehender Übersicht hervorgeht, sind gemäß ICAO Safety-Management-Manual mäßige Risiken (gelber Bereich) dann tolerierbar, wenn solche entsprechenden Mitigationsmaßnahmen zugrunde liegen.

| Tolerability description | Assessed risk index | Suggested criteria |
|--|---|--|
|  <p>Intolerable region</p> | 5A, 5B, 5C, 4A, 4B, 3A | Unacceptable under the existing circumstances |
| <p>Tolerable region</p> | 5D, 5E, 4C, 4D, 4E, 3B, 3C, 3D, 2A, 2B, 2C, 1A | Acceptable based on risk mitigation. It may require management decision. |
| <p>Acceptable region</p> | 3E, 2D, 2E, 1B, 1C, 1D, 1E | Acceptable |

Aus Sicht unterfertigendem Sachverständigen kann ein Betrieb am Flugplatz Reutte mit Einschränkung wie unter I.) dargestellt, für einen Zeitraum wie unter II.) beschrieben, unter Anwendung der unter III.) angeführten Maßnahmen akzeptiert werden.

I. Einschränkung des Betriebs

- a.) Die Landefläche für Segelflugzeuge wird nicht für Landungen verwendet. Allfällige Landungen von Segelflugzeugen erfolgen auf der Asphaltpiste unter Berücksichtigung der in weiterer Folge dargestellten Einschränkungen. (Anmerkung: wie im Schreiben des Flugplatzes korrekt angeführt, sind Starts im Windenstart davon nicht betroffen).
- b.) Starts dürfen ausschließlich auf der Piste 22 erfolgen.
- c.) Landungen dürfen ausschließlich auf der Piste 04 erfolgen.

Für die Einhaltung der jeweiligen Betriebsgrenzen des Luftfahrzeuges und der anwendbaren flugbetrieblichen Vorschriften (EASA Air Operations etc.) ist der jeweilige Pilot verantwortlich.

II. Zeitraum

Da sich auch die Anzahl der Flugbewegungen, sohin in weiterer Folge auch der Faktor Zeit auf den Faktor Eintrittswahrscheinlichkeit wie vorstehend ausgeführt auswirkt, ist der Zeitraum des Betriebs vor Herstellung einer konformen Hinderniskulisse auf das unbedingt notwendige Mindestmaß zu reduzieren. Es wird dringend empfohlen die zwischen Luftfahrtbehörde und Flugplatzhalter definierten Hindernisse so zeitnah als möglich zu entfernen oder durch entsprechende Maßnahmen zu markieren.

Weiter kann dem Faktor der im Winterhalbjahr grundsätzlich geringeren Temperaturen ein positiver Einfluss auf die Flugleistung zugesprochen werden.

Der Behörde wird dringend empfohlen einen maximalen Zeitraum der nun vorübergehenden, eingeschränkten Nutzung zu definieren.

III. Maßnahmen

- Seitens Flugplatzhalter wird unbeschadet der Verlautbarung der Hindernisse in luftfahrtüblicher Weise ein Informationsdokument erstellt, worin die aktuell bestehenden Hindernisse getrennt nach Schutzbereichen in auch für Endverbraucher deutlich verständlicher und erkennbarer Art und Weise dargestellt werden. Dabei sollten neben Auszüge aus dem Schutzbereichsplan die Piste 04/22 betreffend auch Bilder, Orthofotos, Grafiken etc. zum Einsatz gelangen. Insgesamt sollten Piloten einen schlüssigen Eindruck der Hindernissituation, sowohl einzelne Bereiche, als auch die Gesamthindernissituation betreffend, erhalten. Zudem sollte darin auf die für einzelne Phasen - getrennt nach Start, Landung bzw. Anflug, sowie auf allfällige Durchstartverfahren - kritische Hindernisse bzw. Hindernisbereiche konkret hingewiesen werden. Piloten, welche mit dem Flugplatz Reutte als Heimatflugplatz umfassend vertraut sind können mittels Schutzbereichsplan und vorliegenden Orthofotos auch vor Ort unmittelbar eingewiesen werden. In einem solchen Fall ist eine entsprechende Nachweisführung sicherzustellen.
- Seitens Flugplatzhalter wird ein NOTAM ausgegeben, in welchem auf bestehende Hindernisse in Schutzbereichen hingewiesen wird. Weiter muss im NOTAM darauf hingewiesen werden, dass vor Nutzung des Flugplatzes die beim Flugplatzhalter zur Hindernissituation aufliegenden Unterlagen und Informationen eingeholt werden müssen. Überschreitet die Dauer des vorübergehenden Betriebs die längst mögliche Dauer eines NOTAMs, so ist in anderer luftfahrtüblicher Weise (zB AIP Supplement) auf die besonderen Umstände hinzuweisen, jedenfalls muss jedoch dauerhaft ein Trigger NOTAM oder Ähnliches ausgegeben werden.
- In Abstimmung mit der Austro Control GmbH ist die Veröffentlichung eines AIP Supplements zu veranlassen.
- Gemäß Vorschlag des Flugplatzhalters ist der Betrieb auf örtlich eingewiesene Piloten/Luftfahrzeugführer eingeschränkt. Der Flugplatzhalter hat durch die nunmehr bezeichneten, sowie allenfalls von ihm weiter definierten, jedenfalls geeigneten Maßnahmen sicherzustellen, dass der Flugplatz nur von Piloten genutzt wird, welche mit der besonderen

Hindernissituation, den daraus resultierenden Auswirkungen auf den Flugbetrieb, sowie auf die aktuellen Einschränkungen vertraut sind. Bestehen aus Sicht des Flugplatzhalters Gründe, welche die Annahme rechtfertigen, dass ein Pilot, welcher den Flugplatz nutzen beabsichtigt, nicht in der Lage ist einen sicheren Flugbetrieb zu gewährleisten, so ist einem solchen Piloten die Nutzung des Flugplatzes zu untersagen.

- Seitens Flugplatzhalters ist auf der Homepage des Flugplatzes in erkennbarer Weise auf die bestehenden Einschränkungen, auf das ausgegebene NOTAM, sowie auf die beim Flugplatzhalter erhältlichen Informationen bzw. Unterlagen hinzuweisen.
- Ein Flugplatzbetrieb ohne Anwesenheit des Flugplatzbetriebsleiters ist nicht zulässig.
- Bei Vorherrschen von Witterungsbedingungen, welche in Bezug auf die Hindernissituation eine Gefahr für die Sicherheit der Luftfahrt erwarten lassen, ist der Flugbetrieb am Flugplatz umgehend einzustellen. Seitens Flugplatzhalters sind vor der Betriebsaufnahme Kriterien zu definieren, anhand welcher eine diesbezügliche Beurteilung stattfindet. Diese Bewertungskriterien und Beurteilungsmaßstäbe sind in einem entsprechenden Dokument zusammenzufassen und bei Bedarf der Behörde vorzuweisen.
- Der Flugplatzhalter hat im Zeitraum zwischen 2 und 3 Wochen nach der nunmehrigen eingeschränkten Betriebsaufnahme eine Sicherheitsevaluierung im Mehraugenprinzip durch geeignetes Personal in Anlehnung an ein so genanntes Safety-Review-Board durchzuführen, wobei Erkenntnisse in Bezug auf Wirksamkeit der nunmehrigen vorübergehenden Mitigationsmaßnahmen zu bewerten sind. Das Ergebnis dieser Evaluierung ist entsprechend zu dokumentieren und auf Verlangen der Behörde nachzuweisen. Ergeben sich bei dieser Evaluierung Hinweise, dass ein nicht wie erwartet infolge der Anwendung der Mitigationsmaßnahmen entsprechender Flugbetrieb gewährleistet werden kann, so ist der Flugbetrieb umgehend einzustellen und die Behörde in Kenntnis zu setzen. In Abhängigkeit der Dauer der nun vorübergehenden eingeschränkten Nutzung des Flugplatzes hat eine solche Evaluierung im Abstand von maximal 2 Monaten zu erfolgen. Weiter hat bei Auftreten besonderer Umstände im Einzelfall eine Evaluierung stattzufinden.
- Es ist sicherzustellen, dass der Flugplatz für Landungen nur von Flugzeugen genutzt wird, welche im Falle eines erforderlichen Durchstartens beim Anflug auf die Piste 04 die bestehenden Hindernisse in einer sicheren Höhe überfliegen können. Die diesbezügliche Nachweisführung dem Flugplatz gegenüber dem Flugplatz hat durch geeignete Maßnahmen sichergestellt zu werden. Die im Punkt 3 des Schreibens des Flugplatzhalters vom 16.09.2023 beschriebene Maßnahme stellt eine mögliche Umsetzung dar.
- Der Flugplatz darf nur von solchen mehrmotorigen Flugzeugen genutzt werden, mit welchen gewährleistet werden kann, dass im Falle eines Triebwerksausfalles bei Start oder während des Anfluges kein derartiges Abkommen von der An- bzw. Abflugachse erfolgt, so dass die Gefahr der Kollision mit insbesondere seitlich der Piste bestehenden Hindernissen besteht. Nutzer sind hinsichtlich dieser Notwendigkeit nachweislich hinzuweisen. Es ist sicherzustellen, dass Verfahren bei Auftreten von Notfällen (zB Triebwerksausfall) gemäß Herstellerangaben und flugbetrieblicher Bestimmungen vorgegangen.
- Die Mindestsicht bei Nutzung des Flugplatzes (Bodensicht und auch Flugsicht) muss 3 Kilometer betragen. Andere allenfalls sonst im Luftraum Golf anwendbare geringe Sichten sind nicht zulässig.

- Flugbetrieb ist nur zulässig, wenn seitens Flugplatz-Betriebsleiter oder einem Stellvertreter Informationsdienst auf der verlautbarten Sprechfunkfrequenz durchgeführt wird. Dabei ist bei Anflügen auf die Piste 04 verpflichtend auf Hindernisse im Falle eines Durchstartens hinzuweisen.
- Im Falle von Starts mit Segelflugzeugen muss durch geeignete Maßnahmen sichergestellt werden, dass ein Abbruch des Starts bzw. ein unmittelbares Zurücklanden (zB infolge Seilrisses) gefahrlos möglich ist.

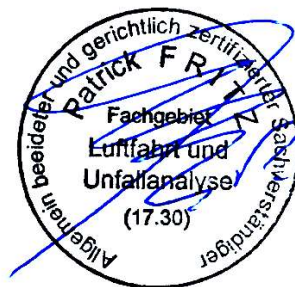
Aus Sicht unterfertigendem Sachverständigen stellt die Gesamtheit der vorgeschlagenen Maßnahmen ein ausreichendes Packet dar, um den Faktor Eintrittswahrscheinlichkeit entsprechend zu senken.

Der Flugplatzhalter sollte aufgefordert werden, vor Aufnahme des Betriebs die Umsetzung der aufgeführten Maßnahmen im möglichen Ausmaß der Behörde vorzuweisen. Die betrifft insbesondere die Verlautbarungen in luftfahrtüblicher Weise, sowie die erstellten Informationsbroschüren etc.

4.) Abschlussbemerkung

Gemäß Ausführung im Bescheid vom 18.09.2023 wurde am 19.09.2023 zwischen unterfertigendem Sachverständigen und Dr. Christian Pichler des Flugplatzes Reutte-Höfen eine fernmündliche Besprechung hinsichtlich Realisierbarkeit der Umsetzung der vorstehend geplanten Maßnahmen abgehalten.

Sellrain, am 19. September 2023



(FRITZ Patrick)

2 Beilagen

Beilagen



Amtssigniert. SID2023091156517
Informationen unter: amtssignatur.tirol.gv.at

Bezirkshauptmannschaft Reutte

**Verkehr / Sicherheit /
Personenstandswesen**

Mag. Elisabeth Singer

Telefon +43 5672 6996 5690

Fax +43 5672 6996 745605

bh.reutte@tirol.gv.at

UID: ATU36970505

**Haltergemeinschaft Flugplatz Reutte-Höfen – Zivilflugplatz Reutte-Höfen;
Bestellung des nichtamtlichen Sachverständigen**

Geschäftszahl – bei Antworten bitte angeben

RE-LFG-25/44-2023

Reutte, 18.09.2023

B E S C H E I D

Die Bezirkshauptmannschaft Reutte bestellt gemäß § 52 Abs. 2 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991, BGBl. Nr. 51/1991, in der derzeit geltenden Fassung, als nach § 68 Abs. 2 Luftfahrtgesetz, BGBl. Nr. 253/1957, in der derzeit geltenden Fassung, zuständige Luftfahrtbehörde I. Instanz

Herrn

Cpt. Patrick FRITZ

**(allgemein beeideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger für Luftfahrt und
Unfallanalyse)**

zum nichtamtlichen Sachverständigen zur Beantwortung nachfolgender Fragestellung im Zusammenhang mit dem Flugplatz Reutte-Höfen (LOIR):

Unter Vorlage des von der Haltergemeinschaft Flugplatz Reutte-Höfen vorgelegten Konzeptes eines eingeschränkten Betriebes am Flugplatz Reutte-Höfen ergeht ergänzend zur Feststellung der aktuellen Hindernissituation das Ersuchen um sachverständige Stellungnahme zur Frage, ob und unter welchen Voraussetzungen aus luftfahrttechnischer Sicht bei der gegebenen Hindernissituation die befristete Bewilligung zur Aufnahme eines eingeschränkten Betriebes entsprechend dem vorgelegten Konzept der Haltergemeinschaft Flugplatz Reutte-Höfen erteilt werden kann.

Allfällige offene Detailfragen im Zusammenhang mit der Fragestellung mögen im direkten Kontakt mit dem Obmann der Haltergemeinschaft Flugplatz Reutte-Höfen, Herrn Dr. Christian Pichler, geklärt werden.

- 2 -

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann **Beschwerde** an das Landesverwaltungsgericht erhoben werden. In der Beschwerde sind der angefochtene Bescheid und die Behörde, die ihn erlassen hat, zu bezeichnen. Sie hat ein Begehren zu enthalten und die Gründe, auf die sich die Behauptung der Rechtswidrigkeit stützt, darzulegen. In der Beschwerde kann die Durchführung einer mündlichen Verhandlung vor dem Landesverwaltungsgericht beantragt werden. Die Beschwerde ist binnen **vier Wochen** ab Zustellung des Bescheides bei der Bezirkshauptmannschaft Reutte **schriftlich** einzubringen und hat Angaben zu enthalten, die eine Beurteilung ihrer Rechtzeitigkeit möglich machen.

Wenn für die schriftliche Einbringung auch technische Übertragungsmöglichkeiten (z.B. Telefax, E-Mail) zur Verfügung stehen, ist das als Ergänzung zu unserer Anschrift angegeben. Sie können das Rechtsmittel auch mit dem entsprechenden Online-Formular unter www.tirol.gv.at/formulare einbringen (dabei handelt es sich um die sicherste elektronische Form der Einbringung, Sie erhalten sofort nach Senden eine elektronische Eingangsbestätigung). Bitte beachten Sie, dass der Absender die mit jeder Übermittlungsart verbundenen Risiken (z.B. Übertragungsfehler, Verlust des Schriftstückes) trägt.

Eine rechtzeitig eingebrachte und zulässige Berufung hat aufschiebende Wirkung.

Hinweis zur Gebührenpflicht:

Die Beschwerde ist mit € 30,- zu vergebühren. Die Gebühr ist unter Angabe des Verwendungszweckes „Pauschalgebühr Beschwerde gegen Bescheid der Bezirkshauptmannschaft Reutte vom [Bescheiddatum], GZ: [Geschäftszahl]“ auf das Konto des Finanzamtes für Gebühren, Verkehrssteuern und Glücksspiel bei der BAWAG P.S.K. **IBAN:** AT83 0100 0000 0550 4109, **BIC:** BUNDATWW, zu entrichten.

Erforderliche Angaben bei elektronischer Überweisung der Beschwerde-Pauschalgebühr mit der „Finanzamtzahlung“:

| | |
|--|--|
| <u>Empfänger:</u> | <i>Finanzamt für Gebühren, Verkehrssteuern und Glücksspiel</i> |
| <u>IBAN:</u> | <i>AT83 0100 0000 0550 4109</i> |
| <u>Steuernummer/Abgabenkontonummer:</u> | <i>109999102</i> |
| <u>Abgabenart:</u> | <i>EEE-Beschwerdegebühr</i> |
| <u>Zeitraum:</u> | <i>[Bescheiddatum]</i> |
| <u>Betrag:</u> | <i>€ 30,-</i> |

Der **Zahlungsbeleg** oder der **Ausdruck über die erfolgte Erteilung einer Zahlungsanweisung ist der Beschwerde** als Nachweis für die Entrichtung der Gebühr **anzuschließen**.

Hinweis für Rechtsanwälte, Steuerberater und Wirtschaftsprüfer:

Rechtsanwälte, Steuerberater und Wirtschaftsprüfer können die Entrichtung der Gebühr auch durch einen schriftlichen Beleg des spätestens zugleich mit der Eingabe weiterzuleitenden Überweisungsauftrages nachweisen, wenn sie darauf mit Datum und Unterschrift bestätigen, dass der Überweisungsauftrag unter einem unwiderruflich erteilt wird.

Begründung

Wird in einem behördlichen Verfahren die Aufnahme eines Beweises durch Sachverständige notwendig, so sind gemäß § 52 Abs. 1 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes die der Behörde beigegebenen oder zur Verfügung stehenden amtlichen Sachverständigen (Amtssachverständige) beizuziehen. Wenn Amtssachverständige nicht zur Verfügung stehen oder es mit Rücksicht auf die Besonderheit des Falles geboten ist, kann die Behörde aber gemäß Abs. 2 leg. cit. ausnahmsweise andere geeignete Personen als Sachverständige (nichtamtliche Sachverständige) heranziehen.

- 3 -

Der Bestellung zum nichtamtlichen Sachverständigen hat gemäß Abs. 4 leg. cit. Folge zu leisten, wer zur Erstattung von Gutachten der erforderlichen Art öffentlich bestellt ist oder wer die Wissenschaft, die Kunst oder das Gewerbe, deren Kenntnis die Voraussetzung der geforderten Begutachtung ist, öffentlich als Erwerb ausübt oder zu deren Ausübung öffentlich angestellt oder ermächtigt ist. Nichtamtliche Sachverständige sind zu beeiden, wenn sie nicht schon für die Erstattung von Gutachten der erforderlichen Art im allgemeinen beeidet sind. Die §§ 49 und 50 gelten auch für nichtamtliche Sachverständige.

Herr Cpt. Patrick Fritz wurde mit Bescheid der Bezirkshauptmannschaft Reutte vom 21.08.2023, GZ: RE-LFG-25/27-2023, zur Feststellung und Beurteilung der aktuellen Hindernissituation am Flugplatz Reutte-Höfen zum na Sachverständigen für Luftfahrt bestellt und ist mit den Gegebenheiten am und bisher vorgelegten Unterlagen zum Flugplatz Reutte-Höfen vertraut, weshalb nochmals Herr Cpt. Fritz Patrick als nichtamtlicher Sachverständigen für Luftfahrt und Unfallanalyse zur Abgabe einer ergänzenden Stellungnahme im Hinblick auf die Möglichkeit eines eingeschränkten Betriebes am Flugplatz Reutte-Höfen bei der gegebenen Hindernissituation herangezogen wird.

Für die Bezirkshauptfrau:

Mag. Singer

Ergeht per E-Mail an:

1. Haltergemeinschaft Flugplatz Reutte-Höfen, zur Kenntnis;
2. Amt der Tiroler Landesregierung, Abt. Verkehrs- und Seilbahnrecht, zur Kenntnis;

Betrifft: Flugplatz LOIR

Sehr geehrte Frau Mag. Singer, sehr geehrte Damen und Herren,

nach gestrigem Treffen und Augenschein bzgl. der Hindernis Situation am Flugplatz Reutte-Höfen am 15.09.23 möchten wir folgend ergänzen. Wie besprochen soll die Umsetzung einer nächstmöglichen Wiederaufnahme des Betriebs in „2 Phasen“ umgesetzt werden.

Zur ersten „Phase“ wollen wir hiermit ab Punkt 1) eine vorübergehend eingeschränkte Nutzung anstoßen, die folgend erläutert wird und nach aktuellem Erkenntnisstand möglich ist. Ebenfalls sei hiermit angemerkt, dass der Betreiber alle notwendigen Änderungen durch Expertisen und Schulungen vermitteln wird, um einen sicheren Flugbetrieb zu gewährleisten. Entwürfe zu den Änderungen der Luftfahrt Publikation AIP und NOTAM wurden bereits verfasst und können durch die Behörde bei Zuspruch umgehend aktiv geschaltet werden.

- 1) Vorübergehender Nutzungsvorbehalt örtlich eingewiesener Flugzeugführer/Piloten
- 2) Vorübergehende Sperrung der Landefläche für Segelflug
 - a) Die Nutzbarkeit des Startfeld 04 für einen Windenbetrieb ist aus Sicht des Betreibers uneingeschränkt möglich da das Startfeld für den Windenstart nicht der aktuellen Thematik in Bezug auf Lande- bzw. Übergangflächen unterliegt.
 - b) Allenfalls entstehende Notsituationen, welche eine Landung nach einem Fehlstart erfordern, sollen weiterhin nach bestehendem Sicherheitskonzept durchgeführt werden.
 - c) Die Segelflugzeuge landen auf der Asphaltpiste wie unter Punkt 3) erläutert.
- 3) Betrieb der Asphalt Piste Klasse F in Landerichtung 04/Startrichtung 22
 - a) Ein Durchstarten bei einem Fehlanflug in der Landerichtung 04 soll aus Sicherheitsgründen jedenfalls ermöglicht werden. Dies wird durch den Betreiber wie auch den allgemein beeideten gerichtlich zertifizierten Sachverständigen Dr. Christian Ortner begrüßt. (siehe Gutachten vom 04.09.23 Seite 6, Abs. 1 und 2)

Hierzu möchte der Betreiber einen definierten Punkt (Windsack) als visuelle und laterale Entscheidungshilfe zeigen wo ein Durchstarten spätestens zu erfolgen hat. Laut zuletzt erhobener Vermessungen befindet sich ab dieser Position kein Hindernis analog einer mit 5% Steigung normierten Anflugfläche gem. ZFV 1972.

- 4) Neu entstandene Hindernisse wurden definiert und stehen zur Veröffentlichung in Luftfahrt üblicher Art gem. ZFV 1972 bereit. (NOTAM, AIP)
- 5) Die Hindernisse aus Büschen und Bäumen Richtung Straßenseite werden seitens des Betreibers als hinnehmbar und teilweise vorteilhaft erachtet. Aus Erfahrung bieten diese bspw. startenden Segelflugzeugen bei Querwindsituationen Vorteile. Auch stellen diese Hindernisse laut dem Gutachten des gerichtlich zertifizierten Sachverständigen Dr. Ortner vom 04.09.23 Seite 5, Abs.3 in der Übergangsfläche keine Beeinträchtigung der Sicherheit dar. Aufgrund der großen Distanz und klaren Erkennbarkeit dieser Hindernisse wird das Gefahrenpotential hier als äußerst gering eingestuft. Zumal der Erfahrungswert weit über den letzten Genehmigungszeitraum hinaus keine negativen Erkenntnisse zeigt wird auch ein genanntes Sicherheitsrisiko als unwahrscheinlich erachtet.

Wir bitten um Rückäußerung bis spätestens

Mittwoch, den 20.09.2023,

wegen der Beschwerdefrist.

Beste Grüße
Dr. Christian Pichler