

271 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XVI. GP

Regierungsvorlage

Bundesgesetz vom XXXXXXXXX betreffend das Verbot von zivilen Ultraleichtflugzeugen

Der Nationalrat hat beschlossen:

§ 1. Durch Verbrennungsmotoren angetriebene Zivilluftfahrzeuge schwerer als Luft, die ihren Auftrieb im Flug durch aerodynamische Reaktion auf Flächen erhalten, die unter gegebenen Flugbedingungen starr bleiben und deren Leermasse 150 kg nicht übersteigt (Ultraleichtflugzeuge), dürfen, soweit im folgenden nichts anderes bestimmt ist, innerhalb des österreichischen Hoheitsgebietes nicht im Flug verwendet werden.

§ 2. (1) Unbeschadet der Bestimmungen des § 1 dürfen die für die Erlangung eines Export-Lufttüchtigkeitszeugnisses erforderlichen Erprobungsflüge mit Ultraleichtflugzeugen auf Grund einer Erprobungsbewilligung gemäß § 7 Abs. 3 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957, in den in der Erprobungsbewilligung bezeichneten Erprobungsbereichen durchgeführt werden.

(2) Erprobungsbewilligungen gemäß Abs. 1 können nur mit Zustimmung des Landeshauptmannes erteilt werden, in dessen Bundesland der bezeichnete Erprobungsbereich gelegen ist.

(3) Die Erprobungsbewilligung kann auf Antrag des im Abs. 2 bezeichneten Landeshauptmannes im Interesse des Umweltschutzes von der Einhaltung von Beschränkungen insbesondere hinsichtlich der Tageszeit, des Flugbereiches sowie der Anzahl von Flügen in einem bestimmten Zeitraum abhängig gemacht werden. Bei Nichteinhaltung solcher Beschränkungen ist die Erprobungsbewilligung vom Bundesamt für Zivilluftfahrt zu widerrufen.

§ 3. Wer gegen die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes verstößt, begeht eine Verwaltungsübertretung und ist von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe bis zu 30 000 S zu bestrafen.

§ 4. Dieses Bundesgesetz tritt mit XXXXXXXXXX in Kraft.

§ 5. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für Verkehr betraut.

VORBLATT

Problem:

Zur Frage, ob sogenannte Ultraleichtflugzeuge verboten werden sollen, fand eine Meinungsumfrage auf breiter Basis statt. Das Ergebnis dieser Umfrage dürfte der Meinung der überwiegenden Mehrheit der Bevölkerung entsprechen, die ein Verbot der „Mopeds der Lüfte“ zu fordern scheint. Die Exportmöglichkeiten sollten jedoch nicht ungenützt bleiben.

Problemlösung:

Durch die vorliegende Gesetzesinitiative soll das geforderte Verbot von Ultraleichtflugzeugen realisiert werden. Exportorientierten Betrieben soll jedoch die Entwicklung und Erprobung neuer Technologien ermöglicht werden.

Alternativen:

Verzicht auf ein Verbot. Ultraleichtflugzeuge dürften dann auf Grund der bestehenden gesetzlichen Regelungen wie andere Motorflugzeuge verkehren.

Kosten:

Mit der Vollziehung des geplanten Bundesgesetzes entstünden dem Bund keine Kosten. Im Hinblick auf eventuelle Unfälle von Ultraleichtflugzeugen würden dem Bund Kosten für Such- und Rettungsdienst sowie Flugunfalluntersuchungen erspart bleiben.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Vor einigen Jahren wurde in den USA eine „neue Luftfahrzeugart“ erfunden, die sogenannten Ultraleichtflugzeuge (Ultralights, kurs ULs). Diese Kleinstflugzeuge, die hauptsächlich einsitzig geflogen werden, sind sehr leicht (100 bis 150 kg Leermasse), einfach herzustellen, relativ billig und vor allem sehr kostengünstig im Betrieb. Einige Typen sind sogar als Bausatz erhältlich. ULs sind mit einem kleinen Hochleistungsmotor ausgerüstet und werden oft als „Mopeds der Lüfte“ bezeichnet.

Vor einiger Zeit tauchten diese Luftfahrzeuge auch in Europa auf. Österreich blieb nicht verschont. Vom Bundesamt für Zivilluftfahrt wurden gemäß den bestehenden Rechtsvorschriften (ULs sind danach als kraftangetriebene Starrflügler Motorflugzeuge) 14 befristete Erprobungsbewilligungen erteilt. Es wird vermutet, daß darüber hinaus noch eine größere Anzahl von Ultraleichtflugzeugen illegal betrieben wurde.

Gegen die ULs wurden bald zahlreiche Beschwerden aus allen Kreisen der Bevölkerung an das Bundesministerium für Verkehr herangetragen. Einige Landespolitiker forderten — aus Gründen des Umweltschutzes und aus Sicherheitsgründen — vehement ein Verbot dieser Luftfahrzeuge.

Vom Bundesministerium für Verkehr wurde zum Zwecke einer Meinungserforschung im Juli 1983 eine Umfrage bei den Bundesministerien und Landesregierungen sowie zahlreichen anderen Behörden und bei Interessensvertretungen — insgesamt wurden 56 Stellen angeschrieben — durchgeführt.

Auf Grund des Ergebnisses dieser Umfrage, das zuungunsten der Ultraleichtfliegerei ausfiel, wurde der gegenständliche Gesetzentwurf erstellt.

In den Stellungnahmen werden vor allem ärgste Bedenken hinsichtlich der Gefährdung öffentlicher Interessen zum Ausdruck gebracht, und zwar besonders vom Standpunkt des Natur- und Umweltschutzes; es werden erhebliche Störungen des Fremdenverkehrs und der Bevölkerung durch Lärmbelastigungen befürchtet.

Weiters wurde vorgebracht, daß ULs auf Grund ihrer Konstruktion zur Erbringung echter Transportleistungen ungeeignet seien, ausschließlich dem

Freizeitvergnügen dienen und vor allem an Wochenenden in der Nähe von Großstädten, dichtbesiedelten Gebieten und Fremdenverkehrszentren betrieben würden. Auch würde auf Grund niedriger Flughöhen und geringer Geschwindigkeiten die Lärmbelastigung am Boden wesentlich intensiver und länger sein als durch höher und rascher fliegende herkömmliche Sportflugzeuge. Aus diesen Überlegungen ist ersichtlich, daß gerade zu den Zeiten und an den Orten, wo besonders viele Erholungsuchende und Touristen unterwegs sind, auch mit dem Auftreten von zahlreichen ULs zu rechnen wäre.

Der von manchen Befürwortern von ULs vorgebrachte Einwand, daß Mopeds und Motorräder auch unangenehmen Lärm erregen, ist sicherlich keine Rechtfertigung für die Duldung zusätzlicher Lärmquellen. Dies besonders im Hinblick darauf, daß ULs nicht an Verkehrswege wie Straßen gebunden sind und — wie von zahlreichen Naturschutzvereinigungen vorgebracht wird — auch Gebiete, die bisher von Motorlärm verschont sind, frequentieren würden. („Der Lustgewinn einer Minderheit darf nicht auf Kosten der Allgemeinheit erfolgen.“)

Aus wirtschaftlichen Überlegungen soll Betrieben in Österreich die Möglichkeit geboten werden — durch praxisgerechte Erprobung —, im Ausland konkurrenzfähig zu bleiben.

Die Kompetenz des Bundes zur Erlassung eines dem Entwurf entsprechenden Gesetzes ist gemäß Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG gegeben. Ungleichbehandlung (gegenüber anderen Motorflugzeugen) liegt keine vor, da im Hinblick auf die besondere Verwendung als bloßes Sportgerät eine sachlich gerechtfertigte Differenzierung gegeben erscheint.

Durch das geplante Gesetz entstünden dem Bund keine Kosten. Im Gegenteil würden Kosten für Such- und Rettungsaktionen sowie Flugunfalluntersuchungen vermieden.

Der Gesetzentwurf ist am 24. Jänner 1984 im Zivilluftfahrtbeirat behandelt und einstimmig zur Kenntnis genommen worden.

4

271 der Beilagen

Zu den einzelnen Bestimmungen

Zu § 1:

Die Definition der ULs trägt der Einteilung der Luftfahrzeuge im Annex 7 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt (BGBl. Nr. 138/1971) Rechnung. Die Gewichtsbeschränkung von 150 kg wurde im Hinblick auf die bisherigen Erfahrungen mit Ultraleichtflugzeugen (ULs) haben eine Leermasse von ca. 100 bis 150 kg) gewählt.

Verboten werden soll die Verwendung von Ultraleichtflugzeugen im Fluge (§ 11 Abs. 3 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957). Mit den Worten „Durch Verbrennungsmotoren angetriebene“ soll den Umweltschutzinteressen entgegengehalten werden, ohne die Entwicklung von umweltschonenden ULs mit anderem Antrieb, wie zB Elektromotoren (Batterie oder Solarzellen) oder Muskelkraft, zu behindern.

Zu § 2:

Um ein Export-Lufttüchtigkeitszeugnis zu erlangen, bedarf es einer Erprobung im Fluge. Die zur Erprobung von Ultraleichtflugzeugen im Fluge gemäß § 7 Luftfahrtgesetz erforderliche Bewilligung soll nach dem vorliegenden Entwurf der Zustimmung des Landeshauptmannes bedürfen. Dies deshalb, weil der Landeshauptmann auf Grund seiner Kenntnisse der lokalen Verhältnisse

die sachgerechte Berücksichtigung der Umweltschutzinteressen am besten gewährleistet. Durch die vorgesehene Zuweisung eines geeigneten Erprobungsbereiches, durch Festlegung von Betriebszeiten und durch Beschränkung der Anzahl der Flüge können die Umweltbelastungen so gering wie möglich gehalten werden.

Zu § 3:

Wer ein nicht zugelassenes Ultraleichtflugzeug verwendet, macht sich außerdem einer Übertretung nach dem Luftfahrtgesetz schuldig: Gemäß § 12 Abs. 1 des Luftfahrtgesetzes darf ein Zivilluftfahrzeug im Fluge nur verwendet werden, wenn es vom Bundesamt für Zivilluftfahrt durch Bescheid zugelassen ist oder eine anerkannte ausländische Zulassung vorliegt; wer dieser Vorschrift zuwiderhandelt oder zuwiderzuhandeln versucht, macht sich einer Verwaltungsübertretung gemäß § 146 des Luftfahrtgesetzes schuldig.

Strafbehörden sind die Bezirksverwaltungsbehörden, das sind Bezirkshauptmannschaften, und die berufenen Organe in Städten mit eigenem Statut (Behörden der allgemeinen staatlichen Verwaltung I. Instanz).

Zu §§ 4 und 5:

Die §§ 4 und 5 enthalten die üblichen Bestimmungen über das Inkrafttreten und die Vollzugsklausel.