



Wien, 84 01 17 S/Bu

# ÖSTERREICHISCHER AERO-CLUB

A-1040 WIEN IV, PRINZ EUGEN-STRASSE 12

## INFORMATION

BUNDES-GESETZENTWURF	
52	GE/19 83
Datum: 18. JAN. 1984	
Verteilt: 1984 -01- 18	

Betr.: Bundesgesetzentwurf - Verbot von Ultraleichtflugzeugen

*Dr. Klausgraber*

Sehr geehrte Herren !

Der Österreichische Aero-Club erlaubt sich Ihnen seine Stellungnahme an das Bundesministerium für Verkehr zu oben angeführtem Betreff, zur Kenntnis zu bringen.

Wir verbleiben in der Hoffnung Ihnen zum Problemkreis Ultraleicht eine sachlich richtige Darstellung übermittelt zu haben.

Mit Fliegergrüßen

*S. H. Schlager*  
S. H. Schlager  
Generalsekretär

Anlage



# ÖSTERREICHISCHER AERO-CLUB

A-1040 WIEN IV, PRINZ EUGEN-STRASSE 12

Bundesministerium für Verkehr als  
Oberste Zivilluftfahrtbehörde

Elisabethstr. 9  
A-1010 Wien

Wien, 84 01 11 Dr.L/Bu

Betr.: Zl. 38.537/109-I/3/83, Ultraleichtflugzeuge - Stellungnahme

Sehr geehrte Herren !

Zu dem Entwurf eines Bundesgesetzes betreffend das Verbot von Ultraleichtflugzeugen nehmen wir wie folgt Stellung.

## I) Allgemeines

### 1) Problem :

Die Information über Ultraleichtflugzeuge, deren derzeitigen technischen Stand und die Entwicklung ist in Österreich im allgemeinen, sicher aber auch bei den in der Meinungsumfrage angeschriebenen Stellen überwiegend nicht ausreichend um eine fundierte, sachlich begründete Meinungsbildung zu ermöglichen. Der negativ besetzte Terminus "Luftmoped" führt durch die damit verbundenen Assoziationen zu einer primär emotional begründeten Ablehnung. Daß die überwiegende Mehrheit der Bevölkerung ein Verbot der "Mopeds der Lüfte" zu fordern scheint, dürfte aus dem Ergebnis der Meinungsumfrage allein nicht zu begründen sein, zumal nicht etwa wie im Falle der Kraftwerksbauten oder des Baumschutzes mehr oder weniger "spontane" Aktionen aus der Bevölkerung bekannt geworden sind.

### 2) Problemlösung und Alternativen :

Soweit ein Problem Ultraleichtflugzeuge im Sinne einer negativen Auswirkung auf die Bevölkerung entstehen könnte, ist die Lösung, wie bei allen Umwelt- und insbesondere Emissionsproblemen primär nicht in einem Verbot schlechthin zu sehen. Die Alternativen zu einem Verbot, die im folgenden noch eingehend erörtert werden, liegen in Maßnahmen, welche die möglichen Belästigungen und Risiken einschränken oder ausschließen.

## II) Allgemeiner Teil (Erläuterungen)

Der Österreichische Aero-Club war bei der Frage der Zulassung von Ultraleichtflugzeugen in Österreich vom Anfang an zurückhaltend, um die Einführung dieser Sparte in Österreich möglichst erst nach Überwindung der Kinderkrankheiten, und der Ausnützung aller Erfahrungen des Auslandes und - ähnlich wie bei den Hängegleitern - im Interesse der Sicherheit und der Vermeidung von Belästigungen geregelt durchführen zu können.

Auch vom Bundesamt für Zivilluftfahrt wurde bezüglich der Zulassung sehr zögernd vorgegangen, wobei ähnliche Überlegungen maßgeblich gewesen sein dürften.

Die in den Erläuterungen erwähnten zahlreichen Beschwerden aus allen Kreisen der Bevölkerung und die entsprechenden Verbotsforderungen von Landespolitikern könnten darauf zurückzuführen sein, daß - ebenfalls wieder, wie seinerzeit bei den Hängegleitern - illegal betriebene Ultraleichtflugzeuge ohne ausreichende Schalldämpfung und ohne Einhaltung von Luftverkehrsregeln Belästigungen verursachten.

Abgesehen von der Lärmfrage sind befürchtete Störungen des Fremdenverkehrs und der Bevölkerung und die Gefährdung öffentlicher Interessen vom Standpunkt des Natur- und Umweltschutzes nicht konkretisiert. Es dürfte wohl auch außer der Lärmbelästigung kaum noch ein anderer Gesichtspunkt als Sicherheitsfragen im Bezug auf Überflug in Betracht kommen.

Dabei wird allerdings das quantitative Problem überschätzt, da bei den von uns vorgeschlagenen Maßnahmen der Zulassung, Anforderung insbesondere bezüglich Lärmentwicklung und Pilotenausbildung, bei Gegenüberstellung zu den Kosten eines Gebrauchtflugzeuges, kaum mit großen Zahlen von Ultraleichtflugzeugen zu rechnen sein wird. Aufgrund der internationalen Erfahrung auf diesem Gebiet ist überdies mit einer sehr geringen Stundenauslastung im Jahr bei diesen Geräten zu rechnen, da allein durch Freizeit, Wetter (Windempfindlichkeit), Auf- und Abbau, der Einsatz durch Private doch stark reduziert sein wird. Andererseits ist kaum eine Entwicklung zu erwarten, welche wie bei Klubflugzeugen die Nutzung eines Gerätes durch eine größere Anzahl von Piloten zur Folge hat.

Obwohl dies in Österreich nicht unmittelbar aktuell sein dürfte, sind international Einsatzarten wie Leitungsüberwachungen, Verkehrsüberwachungsflüge, Sprühflüge, Forstüberwachungsflüge und ähnliches im Interesse des Umweltschutzes bekannt geworden. In Österreich käme allenfalls auch die Bekämpfung von Staren in Betracht, wobei gegenüber dem herkömmlichen Flugzeugeinsatz sogar mit einer Reduzierung der Belästigung infolge geringerer Lärmemission und größerer Sicherheit infolge der geringeren Geschwindigkeiten gerechnet werden könnte.

Motorboote, Motorräder und Mopeds dienen sicher auch überwiegend dem Freizeitvergnügen, wobei letztere zwangsläufig nicht nur in der Nähe sondern direkt in Großstädten, dicht besiedelten Gebieten und Fremdenverkehrszentren betrieben werden.

Das Argument, daß zusätzliche Lärmquellen nicht zu dulden sind, müßte konsequent doch zum Numerus clausus bei der Zulassung von Kraftfahrzeugen jeder Art, Motorbooten, Rasenmähern und allen sonstigen Lärmquellen führen.

Die Intensität und Dauer der Lärmbelästigung ist durch entsprechende Lärmgrenzwerte und Mindestflughöhen auf ein nicht störendes Maß zu bringen.

Der Lustgewinn einer Minderheit kann wohl in einer freiheitlichen Rechtsordnung nur dann unterbunden werden, wenn er die Mehrheit tatsächlich und nicht nur emotional stört, etwa weil die Mehrheit selbst diesen Lustgewinn nicht wünscht oder ihn der Minderheit neidet. Solange die damit verbundene Selbstverwirklichung und freie Lebensgestaltung der Minderheit die Mehrheit nicht tatsächlich beeinträchtigt, scheint ein Verbot mit der Verfassung nicht vereinbar.

### III) Zu den einzelnen Bestimmungen

a)

Die Definition des § 1 "Kraftangetriebene Luftfahrzeuge schwerer als Luft, die ihren Auftrieb im Flug durch aerodynamische Reaktion auf Flächen erhalten, die unter gegebenen Flugbedingungen starr bleiben" umfaßt nach der ICAO-Definition alle kraftangetriebenen Flugzeuge mit Ausnahmen der Schwingen-, bzw. Schlagflügelflugzeuge, ohne Rücksicht auf die Art der Kraftquelle. Es sind daher auch Flugzeuge mit Elektroantrieb (Batterie und Solarzellen), Dampfdruck- oder Gasdruckmotoren ohne Verbrennung und selbst Muskelkraftflugzeuge durch diese Definition erfaßt.

Derzeit sind Ultraleichtflugzeuge mit Elektroantrieb, gespeist durch Solarzellenstrom, sowie Elektroantrieb mit Batteriestrom und Muskelkraftantrieb, teilweise im Experimentalstadium, teilweise darüber hinaus in Betrieb. Dampfantriebe oder Gasdruckantriebe, welche in den Zwanziger-Jahren erfolgreich erprobt aber angesichts der damaligen Kraftstoffpreise als unwirtschaftlich nicht weiter verfolgt worden sind, die sich aber durch extrem geringe Geräuschemission auszeichneten, sind derzeit nicht unmittelbar aktuell, aber im Bereich der - durch dieses Gesetz unterbundenen - möglichen Entwicklung.

b)

Das Verbot in der Fassung des Entwurfes würde jede technische Entwicklung in Österreich für Luftfahrzeuge mit alternativem Kraftantrieb unterbinden und die Forschung auf diesen Gebieten auf die reine Theorie reduzieren.

c)

Abgesehen von den vorangeführten Argumenten ist aber auch die Gewichtsgrenze mit 250 kg in jedem Fall zu hoch gegriffen. Moderne Bauweisen wie Kohlefaser-, Kevlar-Kunststoff und ähnliche Verbundwerkstoffe ermöglichen im Zusammenhang mit den Fortschritten auf den Gebieten der Aerodynamik die Reduzierung der Leermassen von Leichtflugzeugen, sodaß sich hier ebenso wie bei den Kraftquellen der vorliegende Entwurf im Sinne einer Verhinderung technischer Entwicklungen in Österreich auswirken müßte. Damit wirkt sich aber das vorgesehene Gesetz als Hindernis für Bestrebungen zur umweltfreundlichen Gestaltung des Fliegens aus. Diese Bauweisen erlauben ja durch Verringerung der Gewichte auch Antriebe mit geringerer Leistung wodurch auch weitere Lärmreduzierungen möglich werden.

d)

Durch die Gewichtsgrenze werden in Österreich derzeit verwendete und zugelassene Motorsegler, sowie ein in Bau befindliches zweimotoriges Leichtflugzeug betroffen, wobei die ersteren nach einer rechtskräftigen Zulassung nicht mehr verwendet werden dürften.

e)

Bedenken bestehen gegen den Entwurf auch im Hinblick auf Artikel 5 in Verbindung mit Artikel 33 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt und bestehende zweiseitige Abkommen. Aufgrund dieser Abkommen könnte die Verwendung in den entsprechenden Vertragsstaaten ordnungsgemäß zugelassener Luftfahrzeuge mit einer Leermasse unter 250 kg in Österreich zumindest für Überflüge und Einflüge nicht unterbunden werden, sodaß dadurch möglicherweise Belästigungen verursacht werden, die durch österreichische Ultraleichtflugzeuge bei entsprechenden Auflagen für die technische Gestaltung und für den Betrieb gar nicht auftreten können. Eine derartige Situation erscheint aber untragbar.

f)

Die Befürchtungen bezüglich der Beeinträchtigung von Interessen des Fremdenverkehrs können nur insoweit gerechtfertigt sein, als durch dieses Verbot in-coming Tourismus mit Ultraleichtluftfahrzeugen einerseits und Tourismus zum Zwecke der Ausbildung und Ausübung des Ultraleichtfliegens in Österreich verhindert und (umgekehrt wie beim Hängegleitersport) ein Tourismus ins Ausland zum Zwecke der Ausbildung und Ausübung provoziert wird, da Ultraleichtfliegen sowohl in Deutschland, in Frankreich und in der Schweiz wie auch in Ungarn möglich ist.

g) International werden Ultraleichtflugzeuge im Rahmen der FAI für den sportlichen Bereich geregelt. Es scheint nicht vertretbar Österreich von diesen Aktivitäten auszuschließen.

#### IV) Alternativvorschläge

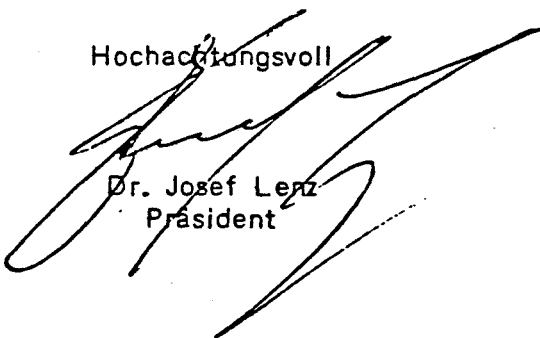
Zur Ermöglichung einer sachlichen, verfassungs- und vertragskonformen Problemlösung wird vorgeschlagen :

- a) Lärmmessungen und Vorführung der gebräuchlichsten Typen zum Zwecke einer sachlich begründeten Meinungsbildung der Öffentlichkeit und der bisher befaßten und befragten Behörden (Es ist vorgekommen, daß Landespolitiker, die sich ein Urteil aufgrund von Beschwerden allein gebildet hatten, bei tatsächlicher Begegnung mit Ultraleichtflugzeugen zum Ausdruck brachten, daß diese ja tatsächlich nicht störend sind).
- b) Festlegung von Lärmgrenzwerten für Ultraleichtflugzeuge unter Berücksichtigung aller maßgeblichen Umstände, wie Gewicht, Mindestflughöhen und Fluggeschwindigkeit um sicherzustellen, daß durch Ultraleichtluftfahrzeuge keinesfalls eine größere Lärmbelastigung als durch herkömmliche Luftfahrzeuge erfolgt, sondern im Gegenteil eine geringere Lärmimmission sichergestellt wird.
- c) Allfällige Festlegung sonstiger technischer Anforderungen im Interesse der Sicherheit.
- d) Allfällige Ergänzung der Luftverkehrsregeln zur Hintanhaltung von Belästigungen und zur Gewährleistung der Sicherheit.

Wir sind überzeugt, daß es auf diese Weise möglich sein muß, Ultraleichtluftfahrzeuge in Österreich so zu verwenden, daß eine merkbare Beeinträchtigung der Öffentlichkeit oder sonstiger Interessen vermieden wird und daß es keinesfalls erforderlich ist zu diesem Zweck Österreich von einer technischen Entwicklung auf dem Gebiet der Luftfahrt auszuschließen und mögliche vorteilhafte Entwicklungen zu unterbinden.

Schließlich sollte auch nicht übersehen werden, daß in Österreich 3 Produzenten auf diesem Gebiet und ein Motorenproduzent tätig sind, sodaß auch der wirtschaftliche Aspekt nicht ganz beiseite geschoben werden sollte.

Hochachtungsvoll



Dr. Josef Lenz  
Präsident