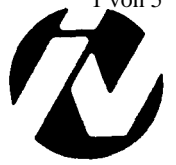


VEREINIGUNG  
ÖSTERREICHISCHER  
INDUSTRIELLER

13/SN-41/ME



An das  
Präsidium des National-  
rates

Parlament  
1010 Wien

Wien, 1984 02 15  
IS/114

Betr.: Entwurf eines Bundesgesetzes  
betreffend das Verbot von  
Ultraleichtflugzeugen

DRAFT / ESETZENTWURF	
52	1983
Datum: 22.07.1983	
1984-02-20	

*Strosser*  
*Dr. Klausgraber*

Wir erlauben uns, in Beilage 25 Exemplare unserer Stellung-  
nahme zu oben genanntem Gesetzentwurf, die wir an das Bun-  
desministerium für Verkehr gerichtet haben, zu übermitteln.

VEREINIGUNG ÖSTERREICHISCHER INDUSTRIELLER

(Dr. P. Kapral)

(Dvwt. I. Kunz)

Beilagen



An das  
Bundesministerium  
für Verkehr

Elisabethstraße 9  
1010 Wien

Wien, 1984 02 15  
Dvwt.Ku/IS/111

Betr.: Zl. 38.537/109-I/3/83  
Entwurf eines Bundesgesetzes  
betreffend das Verbot von  
Ultraleichtflugzeugen

Die Vereinigung Österreichischer Industrieller dankt dem Bundesministerium für Verkehr für die Übersendung des oben genannten Gesetzentwurfes und erlaubt sich, zu diesem folgendes zu bemerken:

Schon im Sommer 1983 wurde die VÖI vom Bundesministerium für Verkehr eingeladen, zum "Problem Ultraleichtflugzeuge" Stellung zu nehmen. Mit Schreiben vom 26.9.1983 hat sich die VÖI für die Zulassung von Ultraleichtflugzeugen ausgesprochen, da jene Gründe, die gegen die Zulassung von Ultraleichtflugzeugen angeführt wurden, in Österreich nicht zutreffen.

Wie wir seinerzeit ausgeführt haben, bestehen in Österreich äußerst strenge Auflagen für die Erlangung des zum Benutzen eines UL notwendigen Privatpilotenscheines, sodaß keinesfalls mit einer größeren Verbreitung dieses Fluggerätes zu rechnen ist. Wie die Erfahrung im Ausland zeigt, haben diese Geräte aufgrund etlicher Faktoren, wie Wetterempfindlichkeit oder des erforderlichen Auf- und Abbaues nur eine sehr geringe Stundenauslastung im Jahr.

Auch ist nur mit einem geringen Einsatz durch Private zu rechnen. Ebenso ist nicht zu erwarten, daß diese Ultraleichtflugzeuge von verschiedenen Piloten, wie es etwa bei Klubflugzeugen der Fall ist, geflogen werden.

In Österreich ist für derartige Fluggeräte zur Zeit eine Mindestflughöhe von 150 Metern vorgesehen. Für Abflüge und Landungen müssen grundsätzlich Flugplätze benützt werden. Damit ist aber auch sichergestellt, daß es nicht zu einer unzumutbaren Lärmbelästigung der Bevölkerung kommt. Will aber der Gesetzgeber künftig jede zusätzliche Lärmquelle ausschalten, dann müßte es konsequenterweise zu einem numerus clausus bei Fahrzeugen aller Art, auch bei anderen lärmverursachenden Geräten, wie z.B. Rasenmähern, kommen.

Der Vorwurf einer besonderen Gefährdung der Bevölkerung ist aus den schon genannten Gründen ebenso nicht zutreffend. Allerdings ist ein Überflug-verbot für "Gebiete, die bisher von Motorlärm verschont sind" aus unserer Sicht durchaus denkbar.

Weshalb der Fremdenverkehr durch UL gestört werden sollte, ist kaum verständlich. In Österreich kämen UL zum Einsatz von Verkehrsüberwachungsflügen, Leitungsüberwachungen zur Starbekämpfung, zur Forstüberwachung und für ähnliche Zwecke im Dienste des Umweltschutzes in Frage.

Die sommerliche Umfrage hat, wie in den Erläuterungen angeführt wird, eine mehrheitliche Ablehnung für die Ultraleichtfliegerei erbracht. Für dieses Ergebnis ausschlaggebend war unserer Meinung nach die Verwendung des Terminus "Luftmoped", der ja in Assoziierung zum Moped negativ besetzt ist. Das Ergebnis einer derart "gesteuerten" Umfrage war demnach vorauszusehen.

Unserer Meinung nach wäre es auch sinnvoller gewesen, die Vertreter aller zur Stellungnahme eingeladenen Organisationen

zu einer Demonstration von Ultraleichtflugzeugen - wie sie ja in einem kleinen Kreis auch stattgefunden hat - einzuladen, um sich an Ort und Stelle ein Bild über Eigenschaften und Einsatzmöglichkeiten von UL zu verschaffen.

Bedauerlich ist weiters, daß volkswirtschaftliche Aspekte bei der Erarbeitung des vorliegenden Gesetzentwurfes gänzlich außer acht gelassen wurden. In einem österreichischen Unternehmen werden rund die Hälfte aller in UL verwendeten Motoren gefertigt. Diesem Unternehmen, das gerade auf dem Gebiet der UL-Motoren hervorragende Entwicklungsarbeit auch im Hinblick auf Lärmreduzierung geleistet hat und durch laufende Weiterentwicklung nach wie vor leistet, würde durch Inkrafttreten des gegenständlichen Gesetzentwurfes eine weitere praxisgerechte Entwicklung und Erprobung neuer Motortypen unmöglich gemacht.

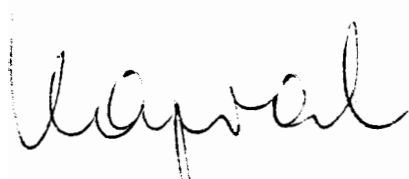
Seitens der österreichischen Bundesregierung wird immer die Notwendigkeit von heimischen "intelligenten" Produkten, der "Schaffung von zukunftssträchtigen Industrien" sowie der "Aufbau einer eigenen österreichischen Luftfahrtindustrie" betont. Gesetzliche Regelungen dieser Art verhindern aber die von der Regierung selbst angestrebte zukunftssträchtige Wirtschaftsentwicklung. Wenn in den Erläuterungen zu dem Gesetzentwurf aber noch betont wird, daß dem Bund aus dem geplanten Gesetz keine Kosten entstünden, im Gegenteil Kosten für Such- und Rettungsaktionen und Flugunfalluntersuchungen vermieden würden, so wird bewußt auf die gefährdeten Arbeitsplätze, die Umsatzeinbußen und die Exportverluste nicht eingegangen.

Daß der Betrieb von UL auch deshalb verboten werden soll, weil nur geringfügige Einnahmen aus Geldstrafenvorschreibungen zu erzielen sind, läßt Zweifel aufkommen, ob bei der Ausarbeitung des vorliegenden Entwurfes ernsthafte Sachüberlegungen angestellt wurden.

./4

Die Vereinigung Österreichischer Industrieller lehnt aus oben angeführten Gründen den vorliegenden Gesetzesentwurf ab.

VEREINIGUNG ÖSTERREICHISCHER INDUSTRIELLER



(Dr. P. Kapral)



(Dvwt. I. Kunz)