

**3567/AB XXIV. GP**

**Eingelangt am 05.01.2010**

**Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.**

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

## Anfragebeantwortung

GZ. BMVIT-9.500/0012-I/PR3/2009

DVR:0000175

An die  
Präsidentin des Nationalrats  
Mag.<sup>a</sup> Barbara PRAMMER  
Parlament  
1017 Wien

Wien, am .

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordnete zum Nationalrat Gartelgruber und weitere Abgeordnete haben am 5. November 2009 unter der **Nr. 3560/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend den aktuellen Stand hinsichtlich des Baus und der Zulassung von Tragschraubern in Österreich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

**Zu Frage 1:**

- Warum gilt ein Tragschrauber, der in Deutschland als „Ultraleichtflugzeug“ zugelassen ist, in Österreich nicht ebenso als „Ultraleichtflugzeug“, sondern wird nach der Zivilluftfahrtzeug- und Luftfahrtgerät-Verordnung als „sonstige“ (zB Tragschrauber) bezeichnet?

Die in Deutschland verwendete Einstufung von Tragschraubern als Ultraleichtluftfahrzeug ist historisch bedingt und basiert auf einer Interpretation der ersten Ausgabe der EU-Grundverordnung 1592/2002, in der Tragschrauber nicht explizit genannt waren. Die überarbeitete EU-Verordnung 216/2008 stellt das im Annex II klar und trennt zwischen Ultraleichtflugzeug und Tragschrauber.

Konkret wird dabei definiert, dass ein Ultraleichtflugzeug fest montierte Tragflächen bzw. ein Helikopter angetriebene Rotoren besitzt und sich somit eindeutig von Tragschraubern

unterscheidet. Entsprechend sind die diesbezüglichen Bestimmungen der EU-Grundverordnung 216/2008 und der ZLLV 2005 anzuwenden.

**Zu Frage 2:**

- *Welche Gründe standen bisher einer Zulassung des Gebrauchs von in Österreich angemeldeten Tragschraubern im Luftverkehr entgegen?*

Für Tragschrauber/Gyrocopter gibt es keine einheitlichen international angewendeten und anerkannten Bauvorschriften. Da die Austro Control GmbH über eine umfangreiche Expertise im Zertifizierungsbereich verfügt, können die für Tragschrauber gemäß ZLLV 2005 erforderlichen Musterprüfungen, die Voraussetzung für eine Registrierung und die damit verbundene Ausstellung von Lufttüchtigkeitszeugnissen sind, jederzeit durchgeführt werden. Seitens der Hersteller wurden bislang jedoch kaum Anträge gestellt, bzw. wurden nur unzureichende technische Nachweise vorgelegt.

**Zu Frage 3:**

- *Inwiefern können die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Verwendung von Tragschraubern in Österreich im Vergleich zu anderer Staaten innerhalb der EU, wie Frankreich, Italien oder Spanien, wo Tragschrauber ohne Probleme und ohne Hürden zugelassen sind, gerechtfertigt werden?*

Neben den international fehlenden einheitlichen technischen Vorschriften sind auch der Betrieb und die Zuständigkeit national unterschiedlich geregelt. Hinzu kommen noch unterschiedliche Anforderungen, die aus Sicherheitserfordernissen in Zusammenhang mit der Luftraumstruktur resultieren. Die Rahmenbedingungen sind in diesem Bereich daher nur sehr bedingt vergleichbar. In Ländern wie Deutschland und Tschechien erfolgt die Musterprüfung und die Aufsicht durch Flugsportorganisationen, in Ländern wie Italien ist der Betrieb in bestimmten Bereichen generell freigegeben, in anderen unterliegt er vollständig der staatlichen Aufsicht. Eine Freigabe der Geräte zum Flugsport ist aber in jedem Fall mit Einschränkungen beim Betrieb verbunden, nicht alle Lufträume sind befliegbar. Das ist in Österreich nicht der Fall, da eine Zulassung nach ZLLV 2005 einen Betrieb in allen Lufträumen ermöglicht. Das gilt analog auch im Bereich der Pilotenscheine.

**Zu den Fragen 4 und 5:**

- *Gibt es Absichtserklärungen bzw. konkrete Maßnahmen, um die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Verwendung von Tragschraubern in Österreich zu ändern?*
- *Wenn ja, welchen Inhalts sind die geplanten Änderungen?*

Eine Verwendung von Tragschraubern – unabhängig davon, ob diese als „Ultraleichtflugzeug“ oder unter einem anderen Begriff definiert werden – ist in Österreich unter denselben Bedingungen wie für alle anderen Luftfahrzeugarten zulässig. So müssen die für den Nachweis der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeuges erforderlichen Urkunden gültig vorliegen, wobei ausländische Urkunden in

Österreich anerkannt werden müssen, solange nicht mittels international angewandter bzw. harmonisierter Bestimmungen sichergestellt ist, dass international ein gleichwertiger Sicherheitsstandard besteht. Da davon ausgegangen wird, dass ein allgemeiner Konsens darüber besteht, den hohen Sicherheitsstandard in Österreich beizubehalten, soll von diesen Grundsätzen – für keine Luftfahrzeugart – abgegangen werden.

Unbeschadet der obigen Ausführungen ist im Bereich der Lärmzulässigkeit von Tragschraubern in Aussicht genommen, auf die unterschiedlichen höchstzulässigen Startmassen dieser Luftfahrzeuge Rücksicht zu nehmen und für Tragschrauber mit einer höchstzulässigen Startmasse über 450 kg eine eigene Berechnungsformel für die Lärmzulässigkeit einzuführen.

Zu Frage 6:

- Von welchen Umständen hängt die zeitliche Geltung der Zulassung in Deutschland registrierter Tragschrauber in Österreich nach § 18 LFG ab?

Es ist zwischen zeitlich befristeten Anträgen (Überflug, Durchflug, zeitlich begrenzter Aufenthalt) und dauerhafter Stationierung zu unterscheiden. Bei einer dauerhaften Stationierung ist die Gleichwertigkeit vollständig nachzuweisen. Die Befristung richtet sich nach den zugrundeliegenden Zulassungsdokumenten des Registerstaates (Gültigkeitsperiode des Lufttüchtigkeitszeugnisses bzw. der Versicherung).