

# DIE GELTENDEN UMWELTGESETZE WERDEN NICHT VERLETZT

**Der Betrieb von Ultraleicht-Flugzeugen in der Schweiz verletzt weder in bezug auf die Sicherheit, noch auf die Umweltbelastung, sei dies Lärm, Luft oder Naturschutz, geltendes Recht. Zu diesem Schluss kommt ein Bericht zur Sicherheit und Umweltverträglichkeit, der von Pierre Perrenoud verfasst wurde.**

Seit dem Bundesratsbeschluss vom 4. Juli 1984 besteht in der Schweiz ein Flugverbot für Ultraleicht-Flugzeuge (UL). Der Bundesrat begründete damals seinen Beschluss hauptsächlich damit, es sei keine zusätzliche Belastung der Umwelt, auch wenn sie nur gering sei, zu erzeugen. Seit diesem Beschluss der Landesregierung sind das Umweltschutzgesetz (USG), die Lärmschutzverordnung (LSV), die Luftreinhalte-Verordnung (LRV), Revisionen des Natur- und Heimatschutzgesetzes (NHG) und die Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) in Kraft getreten. Laut Pierre Perrenoud, Präsident des Schweizer Ultraleicht Aviatik Verbandes (SULV), erlauben diese gesetzlichen Grundlagen heute eine klare Beurteilung dessen, was umweltverträglich sei im Sinne des Gesetzes und was nicht. Die neuen Erkenntnisse bezüglich Sicherheit und Umweltverträglichkeit müssten zu einer neuen Behandlung und Beurteilung der Sachlage durch den Bundesrat führen. Pierre Perrenoud verfasste dazu einen Bericht, den er als Diskussionsgrundlage versteht.

So geht er auf die Sicherheit ein und zeigt anhand der statistischen Unfallzahlen aus Frankreich und Deutschland sowie einer weltweiten Erhebung der FAI auf, dass die UL-Fliegerei im Verhältnis zu den Flugstunden weniger Unfalltote fordert als die übrige Leichtaviatik. UL-Fliegen werde denn auch von den schweizerischen Versicherungsgesellschaften nicht als besonderes Wagnis beurteilt. Auch für die anderen Luftraumbenützer und Dritte sind keine Sicherheitsprobleme erkennbar.

## **Belastungsgrenzwerte und Vorsorgeprinzip eingehalten**

Als Hauptargument gegen die UL-Aviatik wird die zusätzliche Lärmbelastung ins Feld geführt. Pierre Perrenoud zeigt in seinem Bericht auf, dass die Belastungsgrenzwerte der Lärmschutzverordnung, die den Lärm von Regionalflughäfen und Flugfeldern in ihrem Anhang 5 regelt, mühelos eingehalten werden können. Die Überprüfung von Szenarien ergibt, dass auch bei ungünstigen Verhältnissen die strengen Planungsgrenzwerte der Empfindlichkeits-



**Setzt sich für die Zulassung der UL's ein: SULV-Präsident Pierre Perrenoud • Pierre Perrenoud, Président de l'ASUL, s'engage en faveur de l'autorisation des ultra-légers.**

stufe II ohne weitere Massnahmen eingehalten werden können, und dies bei Annahme von jährlichen UL-Flugbewegungszahlen von weit über 50 000, die auf keinem UL-Flugfeld der Welt vorkommen. Auch dem Vorsorgeprinzip kann unter anderem durch sehr strenge Anforderungen bezüglich Lärmmissionen und durch weitere Massnahmen, wie zum Beispiel Überflugeinschränkungen, Rechnung getragen werden.

## **Luft**

Selbstverständlich verbrauchen auch die Verbrennungsmotoren der UL's fossile Treibstoffe und produzieren die entsprechenden Abgase. Ein UL mit zwischen 50 bis 100 Jahresflugstunden verbraucht etwa halb soviel Benzin wie ein Personenwagen mit einer jährlichen Fahrleistung von 15 000 km. Der Ausstoss der entsprechenden Schadstoffe entspricht somit auch etwa der Hälfte eines PW ohne Katalysator. Dabei ist zu erwähnen, dass alle heute handelsüblichen UL-Motoren mit bleifreiem Benzin betrieben werden können. Technisch wäre es auch möglich, Katalysatoren an diese UL-Motoren zu bauen. Auf dem

Markt werden solche, mangels Anreiz, leider noch nicht serienmässig angeboten. Dazu wären noch umfangreiche Abklärungen über den Wirkungsgrad und die Sicherheitsaspekte (Hitzeentwicklung) notwendig. Die Schweiz könnte hier zum technischen Fortschritt beitragen, wenn eine Nachfrage bestünde!

Auch für die Tierwelt, die Natur und weitere Umweltbereiche (Gewässer, Boden, Grundwasser, usw.) sieht der SULV-Präsident in seinem Bericht keine unzulässige Beeinträchtigung durch die UL's. Sein Fazit: Der Betrieb von Ultraleicht-Flugzeugen in der Schweiz verletzt weder in bezug auf die Sicherheit, noch auf die Umweltbelastung geltendes Recht. Da der Bundesrat entsprechend dem Artikel 2 des Luftfahrtgesetzes Luftfahrzeugkategorien nur aus Gründen der Flugsicherheit und des Umweltschutzes verbieten kann, ist aufgrund der im Bericht aufgezeigten Argumentation und eventuell weiter notwendiger Expertisen zu prüfen, ob ein generelles Flugverbot für Ultraleicht-Flugzeuge überhaupt noch zulässig ist und aufrechterhalten werden kann.

■ pbg