

Nur im Ausland geht's den Leichtfliegern leicht

Die Schweizer Meisterschaften der «Ultralight»-Flieger haben am Wochenende in der Region stattgefunden – im elsässischen Vieux-Ferrette. Denn die «Ultralights» sind seit 1984 aus Lärmschutz-Gründen in der Schweiz verboten. Die Betroffenen fordern dessen Aufhebung. «Ultralights» seien sparsam im Verbrauch und in den letzten Jahren sehr leise geworden. Von «Riesenfortschritten» spricht man auch beim Bundesamt für Zivilluftfahrt. Eine Aufhebung des Verbots sei aber nicht zu erwarten. Die Regelung der Leichtfliegerei wäre sehr aufwendig.



Nach wie vor sind die «Himmelstoffs» in der Schweiz verboten. Obwohl sie in den letzten Jahren sehr viel leiser geworden sind, will die Schweiz das Verbot aber wohl nicht aufheben. Bild: «Action» in Ferrette.

chen Verbot nicht mehr gemacht worden. Doch gebe es insbesondere aus Deutschland umfangreiches Zahlenmaterial. Trotz den technischen Fortschritten sei aber nicht damit zu rechnen, dass der Bundesrat das Verbot aufheben wird, ist Wenger überzeugt. Dieses stamme aus einer Zeit, da man grundsätzlich keine neuen Lärmquellen habe einführen wollen.

Eigenbau-Flugzeuge

Eine Zulassung der «Ultralight»-Fliegerei hätte auch erhebliche Vollzugsprobleme zur Folge, ergänzt Wenger. So wäre insbesondere mit zahlreichen «Eigenbau»-Flugzeugen zu rechnen, deren Abnahme einen entsprechend hohen Aufwand erfordere. Auch müsste man dann prüfen, wo und unter welchen Bedingungen die «Ultralights» starten dürfen.

Auch für Schnyder ist klar, dass für die «Ultralights» ein geordneter Flugbetrieb gesichert werden muss. Eine Lösung sei jedoch nicht schwierig: «Wir sind auch dafür, dass sie nur von bewilligten Flugplätzen oder Flugfeldern aus starten sollen.»

Im Ausland haben laut Schnyder die «Ultralights» in den letzten Jahren einen grossen Aufschwung genommen. Sie seien wesentlich kostengünstiger als die Sportflugzeuge (ab 20000 Franken ist man dabei) und vermittelten ein ähnliches gutes Fluggefühl.

«Ultralights» gibt es in vier Kategorien. Ihr Abfluggewicht ist auf maximal 450 Kilogramm beschränkt. Doch neue Materialien wie Fiberglas machen es möglich, dass die modernen «Ultralights» das urtümliche Image der «fliegenden Kisten» abgelegt haben. Auch Deltasegler mit Motorantrieb zählen übrigens zu den «Ultralights».

An den Schweizer Meisterschaften vom Wochenende haben die «Ultralight»-Piloten ihr Können unter Beweis stellen müssen. Während den Flügen mussten Navigationsaufgaben gelöst, Zielpunkte gefunden und Präzisionslandungen durchgeführt werden. Am Samstag flogen die Piloten von Vieux-Ferrette über Besançon nach Tournus, wo übernachtet wurde. Gestern Sonntag kehrten sie in zwei weiteren Etappen zurück auf den EuroAirport, wo die Siegerehrung stattfand. Anschliessend ging es «im Pulk» zurück nach Vieux-Ferrette.

Foto
André Muelhaupt

Vieux-Ferrette. -eck. Am Wochenende haben in der Region die Schweizer Meisterschaften der «Ultralights» stattgefunden. Rund 30 dieser Winzlinge sind am Samstag in Vieux-Ferrette gestartet und nach vier Etappen am Sonntag auf dem EuroAirport gelandet. Dass sie sich überhaupt auf dem Basler Flughafen haben zeigen können, hängt mit dessen spezieller Situation zusammen. Er liegt bekanntlich auf französischem Hoheitsgebiet.

Grund: In der Schweiz sind die «Ultralights» nicht erlaubt. 1984 hatte der Bundesrat ein entsprechendes Verbot erlassen – nicht ohne vorher einen Augenschein (bzw. «Ohrenhör») vorzunehmen. Die befürchteten Lärmzunahmen waren der Hauptgrund für das Verbot.

Die Schweiz sei das einzige Land der Welt, das die «Ultralight»-Flieger auf seinem Hoheitsgebiet verbiete, bedauern der Aeroclub und der ihm ange-

schlossene «Schweizer Ultraleicht Aviatik Verband» aus Anlass der Schweizer Meisterschaften im grenznahen Ausland. Bestrebungen, dieses Verbot aufzuheben, seien zwar kürzlich im Nationalrat gescheitert, bedauert Marco Schnyder, der beim Aero-Club auch für die «Ultralights» zuständig ist. Doch sei die ablehnende Mehrheit bereits sehr knapp ausgefallen. Man hoffe daher, mit einer intensiven Information der Bevölkerung und der Entscheidungsträger bewirken zu können, dass dieses Verbot dereinst entfällt.

Es sei «unsinnig», dass die rund 200 «Ultralight»-Flieger der Schweiz für ihr Hobby ins Ausland fahren müssen. Diese einschneidende Restriktion sei auch der Hauptgrund, dass diese Freizeitbeschäftigung vor allem in der (Frankreichnahen) französischen Schweiz eine gewisse Verbreitung gefunden habe. Es gebe aber auch eine Deutschschweizer Gruppe, die zum grössten Teil in Süd-

deutschland fliegt. Die Piloten aus der Nordwestschweiz fahren meist nach Vieux-Ferrette, wo ein «Ultralight»-Zentrum besteht.

Umsteigeeffekt auf «Ultralights»?

Das Verbot in der Schweiz sei heute überholt, betont Schnyder: «Die «Ultralights» haben in den letzten Jahren eine grosse Entwicklung hinter sich. Sie sind sehr leise, sparsam und betriebssicher». Er sei überzeugt, dass zahlreiche Sportpiloten in der Schweiz von den normalen Flugzeugen zu den «Ultralights» umsteigen würden, falls sie in der Schweiz zugelassen würden. «Dies wäre daher auch ökologisch sinnvoll», glaubt Schnyder.

Dass bei den «Ultralights» Riesenfortschritte gemacht wurden, sagt auf Anfrage der BaZ auch Samuel Wenger, Stabschef Umwelt beim Bundesamt für Zivilluftfahrt. Lärmmessungen seien in der Schweiz zwar seit dem bundesrätli-