



Ultraleichtflugzeuge; Erläuterungen zur Revision von Art. 2b der Luftfahrtverordnung

Datum:

24. April 2014

Referenz/Aktenzeichen: 3/34/34-02

1. Ausgangslage

Der Betrieb von Ultraleichtflugzeugen (UL) nach schweizerischer Definition, d.h. von Flugzeugen mit einer Flächenbelastung von weniger als 20 kg/m^2 , ist seit 1984 verboten. Seit 2005 besteht die Möglichkeit, sogenannte Ecolight-Flugzeuge in der Schweiz zuzulassen. Idee war, dass durch diese modernen Flugzeuge herkömmliche Kleinflugzeuge ersetzt werden und dadurch ein Umweltvorteil resultiert. Aktuell sind 32 Ecolight-Flugzeuge im Luftfahrzeugregister eingetragen. Die Zulassung von Gyrocoptern und Trikes als Ecolight wurde damals ausgeschlossen, da bei diesen Luftfahrzeugtypen kein vergleichbarer Substitutionseffekt zu erwarten war.

Im April 2012 beantragte der Verband Swiss Microlight Flyers SMF (Verband SMF) dem BAZL die Zulassung eines Trike-Luftfahrzeugs des Typs P&M Aviation QuickR. Das Luftfahrzeug verfügt über eine Flächenbelastung von mehr als 20 kg/m^2 und fällt damit nicht unter das geltende Verbot von UL. Das BAZL verweigerte am 2. Juli 2012 die Zulassung mit der Begründung, für Luftfahrzeuge dieses Typs gebe es keine Unterkategorie und keine Lufttüchtigkeitsanforderungen. Es bestehe keine Verpflichtung, solche Luftfahrzeuge zuzulassen. Eine Zulassung liege im Ermessen des BAZL. Mit der Schaffung einer weiteren Unterkategorie wären Mehrverkehr, zusätzliche Lärm- und Schadstoffemissionen sowie andere negative Einflüsse auf die Umwelt und Sicherheitsbeeinträchtigungen verbunden, weshalb diese Unterkategorie nicht geschaffen werde.

Der Entscheid des BAZL wurde auf Beschwerde hin vom Bundesverwaltungsgericht vollumfänglich bestätigt. Die dagegen erhobene Beschwerde hiess das Bundesgericht am 13. November 2013 gut und wies die Sache zur Neuurteilung an das BAZL zurück. Das Gericht kam zusammenfassend zum Schluss, dass

- zurzeit keine genügenden gesetzlichen Grundlagen bestehen, um das Luftfahrzeug P&M Aviation QuickR nicht zuzulassen.
- der in einer Technischen Mitteilung des BAZL festgelegte Ausschluss der Zulassung von Trikes als Ecolightflugzeuge eine Gesetzesverletzung darstellt.
- aufgrund der geltenden gesetzlichen Regelung Zulassungsvorschriften für das genannte Trike zu erlassen sind.
- das BAZL nach Erlass der Zulassungsvorschriften zu prüfen hat, ob das Luftfahrzeug P&M Aviation QuickR gestützt auf diese Vorschriften zum Verkehr im schweizerischen Luftraum zugelassen werden kann.

Das UVEK hat hierauf entschieden, das fragliche Trike nach wie vor nicht zuzulassen, das UL-Verbot aber für elektrisch angetriebene Flugzeuge zu lockern. Gemäss neuem Konzept

Thomas Marti

Standort: Mühlestrasse 2, 3063 Ittigen

Tel. +41 31 325 91 05, Fax +41 31 325 92 12

sollen Hängegleiter und UL mit Elektroantrieb zugelassen werden können. Man verspricht sich dadurch einen erhöhten Innovationseffekt mit positiven Auswirkungen auf die schweizerische Wirtschaft. Auf Gesuch des Verbandes SMF wurde zudem entschieden, die Zulassung von Gyrokoptern mit Verbrennungsmotor ebenfalls zu prüfen. Es handelt sich hierbei um technisch ausgereifte, umweltfreundliche Luftfahrzeuge. Sie lassen sich gut in den bestehenden Flugplatzverkehr (Volten etc.) integrieren, da ihre Geschwindigkeit derjenigen „normaler“ Flugzeuge entspricht. Aufgrund des hohen Preises und der hohen Anforderungen an den Piloten ist mit relativ wenig Neuzulassungen zu rechnen. Es werden deutlich niedrigere Zahlen als bei den Ecolight erwartet. Ein markanter Zusatzverkehr wird sich somit kaum entwickeln. Erwartet wird zudem ein gewisser Substitutionseffekt gegenüber Hubschrauberflügen, da der Flugstundenpreis bei einem Gyrokopter deutlich tiefer ist. Schliesslich ist zu berücksichtigen, dass Gyrokopter heute bereits in der Sonderkategorie Eigenbau zugelassen werden können. Es lässt sich deshalb kaum begründen, warum für die in Serie gebauten Gyrokopter eine Zulassung in der Schweiz nicht möglich sein soll.

2. Regelungskonzept und Zeitplan

Gemäss neuem Konzept sollen neu folgende UL zugelassen werden können:

- Die bisherigen Ecolight, d.h. aerodynamisch gesteuerte Flugzeuge mit Verbrennungsmotor;
- Gyrokopter mit Verbrennungsmotor;
- Alle UL mit Elektromotor (aerodynamisch gesteuerte Flugzeuge, Trikes, Gyrokopter);
- Hängegleiter mit Elektroantrieb.

Das heutige UL-Verbot in der Luftfahrtverordnung (LFV; SR 748.01) wird angepasst.

Die Zulassungsanforderungen werden auf Verordnungsstufe geregelt.

Mit Ausnahme der Hängegleiter mit Elektroantrieb soll für alle neuen Kategorien Flugplatzpflicht gelten. Auf den Landesflughäfen Zürich und Genf ist der Betrieb dieser Luftfahrzeuge aber nicht gestattet.

Für alle Luftfahrzeuge der Kategorie Ultraleicht mit Elektroantrieb sowie für Gyrokopter mit Verbrennungsmotor sollen die gleichen strengen Emissionsgrenzwerte wie für die bestehenden Ecolight-Flugzeuge gelten.

Die Umsetzungsarbeiten werden aufgeteilt. Das UL-Verbot in der LFV soll bis im Sommer 2014 angepasst werden, um die rechtliche Situation rasch klarzustellen. Zur Verordnungsänderung wird vorgängig eine Anhörung durchgeführt. Für die übrigen rechtlichen Anpassungen, die verschiedene Verordnungen betreffen, braucht es mehr Zeit. Dies gilt insbesondere für die Zulassungsanforderungen. Sie sind aufgrund des Bundesgerichtsurteils konzeptionell neu zu definieren und für die neu zugelassenen Luftfahrzeuge auch inhaltlich festzulegen. Das Verordnungspaket soll per Anfang 2015 in Kraft gesetzt werden.

3. Revision von Art. 2b LFV

Das heutige UL-Verbot wurde 1984 gestützt auf Art. 109 Bst. c des Luftfahrtgesetzes (LFG; SR 748.0) in die LFV aufgenommen. Die LFG-Bestimmung ermächtigt den Bundesrat, zur Anpassung an technische Erscheinungen auf dem Gebiete der Luftfahrt diejenigen Massnahmen zu treffen, die sich bis zur gesetzlichen Regelung als notwendig erweisen. Der damalige Art. 3 Abs. 4 LFV sah vor, dass für bemannte Flugzeuge, deren Flächenbelastung weniger als 20 kg/m² beträgt, die Eintragung ins Luftfahrzeugregister verweigert wird. Hintergrund des Verbotes war die Vermeidung zusätzlicher unerwünschter Umweltbelastungen durch die damals aufkommenden UL einfachster Konstruktion mit lärmenden Benzinmotoren. Die gesetzliche Regelung erfolgte per 1. Januar 1995 mit einer Revision des LFG.

Die Benützung der Luftraumes über der Schweiz durch Luftfahrzeuge und Flugkörper ist in Artikel 2 LFG geregelt. Luftfahrzeuge besonderer Kategorien, für die gemäss Art. 51 und Art. 108 LFG Sonderregeln gelten, kann der Bundesrat zur Wahrung der Flugsicherheit oder aus

Gründen des Umweltschutzes vom Verkehr im schweizerischen Luftraum ausschliessen oder ihre Zulassung davon abhängig machen, dass geeignete öffentliche oder private Stellen Aufsichtsaufgaben übernehmen. Im Zuge der erwähnten Revision des LFG wurde ebenfalls per 1. Januar 1995 Art. 3 Abs. 4 LFV gestrichen und der heute geltende Art. 2b LFV neu eingefügt. Er untersagt den Betrieb von bemannten Flugzeugen, deren Flächenbelastung weniger als 20 kg/m^2 beträgt. Das BAZL kann für Werkflüge und andere besondere Fälle Ausnahmegewilligungen erteilen. Der Artikel soll wie folgt angepasst werden.

Absatz 1

Das auf die Flächenbelastung pro Quadratmeter abstellende UL-Verbot wird aufgehoben. Die meisten heutigen UL haben eine Flächenbelastung von mehr als 20 kg/m^2 . Das heutige Verbot ist damit praktisch toter Buchstabe. Die Abgrenzung erfolgt neu in Anlehnung an die Kompetenzregelung in der Verordnung (EG) 216/2008¹. Anhang II der Verordnung listet auf, welche Luftfahrzeugkategorien der Verordnung nicht entsprechen müssen und damit nicht unter die Kompetenz der EASA fallen. Luftfahrzeuge gemäss Anhang II können von den Mitgliedstaaten geregelt werden. Buchstabe e des Anhangs legt Gewichtslimiten für Flächenflugzeuge, Hubschrauber und Motorgleitschirme fest, Buchstabe f solche für Tragschrauber (Gyrokopter). Für Luftfahrzeuge unterhalb der festgelegten Limite können demnach die Mitgliedstaaten die Zulassungsanforderungen festlegen. Der Betrieb solcher Luftfahrzeuge wird verboten.

Absatz 2

Vom Verbot gemäss Absatz 1 ausgenommen werden elektrisch angetriebene Luftfahrzeuge, die bisherigen Ecolight-Flugzeuge und die Gyrokopter mit Verbrennungsmotor.

Absatz 3

Die Bewilligungsmöglichkeit für Werkflüge gemäss Art. 2b Abs. 2 LFV wird beibehalten. Aktuell sind rund 25 solche Bewilligungen ausgestellt. Im Rahmen dieser Bewilligungen wird einzelnen Personen oder kleineren Betrieben in der Schweiz die Forschung und Entwicklung auf dem Gebiet der Ultraleichtflugzeuge ermöglicht.

¹ V (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Febr. 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der V (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG.