



VERBAND DEUTSCHER SEGELFLUGZEUGHERSTELLER e.V.

Hermann-Blenk-Str. 38, 38108 Braunschweig

BMV
Herr Kamp, Leiter Referat LF 18
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

cc: Frau Seiler, LF 18
<Ref-LF18@bmv.bund.de>

Dipl.-Ing. Werner Scholz
SFL GmbH
Baumwiesenweg 6b
D-70569 Stuttgart
Tel. +49-172-7644628
e-mail: scholz@sfl-gmbh.de

26. Mai 2026

Betrifft: Beteiligung nach § 47 GGO – Entwurf mit Ergänzungen zur LuftVZO

Sehr geehrter Herr Kamp,
Sehr geehrte Frau Seiler,
Sehr geehrte Damen und Herren.

vielen Dank für Ihre Information betreffs Beteiligung nach § 47 GGO - Entwurf einer „Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Vorschriften über die Prüfung, die Zulassung und die Kennzeichnung von Luftfahrtgerät“, die Sie uns per Mail am 22.04.26 übermittelt haben.

Wir haben folgende Anmerkungen, Kommentare und Vorschläge in dieser Sache:

A – Grundsätzliche Bemerkung zu den Ergänzungen der LuftVZO

Die deutschen Hersteller von Segelflugzeugen begrüßen ganz ausdrücklich den nunmehr gestarteten Versuch, die Regelungen der LuftVZO hinsichtlich der Verkehrszulassung von LFZ zu verbessern. Bekanntlich haben wir mit Vertretern Ihres Hauses, wie auch Mitarbeitern des LBA in dieser Angelegenheit seit 2013 Gespräche geführt.

Die Mitglieder unseres Verbands liefern regelmäßig neu hergestellte LFZ aus und müssen leider schon seit vielen Jahren feststellen, dass der damit verbundene Aufwand zur Verkehrszulassung stetig größer geworden ist. Der Wegfall der pauschalen Genehmigung zur Anbringung kleinerer Kennzeichen aufgrund der Bauteilabmessungen oder die Verpflichtung die Anbringung von Kennzeichen per Foto belegen zu müssen haben am LBA und bei unseren Mitgliedern viel Zusatzaufwand bewirkt. Darüber hinaus ist es ein Unding, dass diese immer komplexeren Vorgänge nicht nur Aufwand und Kosten verursachen, sondern auch unsere Kunden manchmal wochenlang auf das bereits komplett hergestellte und eingeflogene neue Flugzeug warten müssen und der Hersteller entsprechend erst später sein Geld überwiesen bekommt. Insofern stehen wir jeder Verbesserung und damit sinkendem Verwaltungsaufwand bei der Verkehrszulassung extrem positiv gegenüber.

B – Definition Motorsegler / Reisemotorsegler

In §1 LuftVZO soll unter Nummer 3 die Passage „Segelflugzeuge, Motorsegler und Reisemotorsegler“ eingeführt werden (diese Änderung betrifft auch weitere Stellen innerhalb des Referentenentwurfs).

In der Synopse (Anlage zum Referentenentwurf) wird dazu erläutert, dass die EASA mit der (EU) 2020/0358 den Reisemotorsegler als Segelflugzeug eingeordnet hat.

Verband Deutscher Segelflugzeughersteller e.V.

Postanschrift: Verband Deutscher Segelflugzeughersteller e. V. c/o Dr. Reiner Kickert, Hermann-Blenk-Str. 38, 38108 Braunschweig
Eingetragen im Vereinsregister unter Nr. VR 202143, Amtsgericht Braunschweig Registergericht

Vorstand: Vorsitzender Dr. Reiner Kickert, Leichtwerk AG, Hermann-Blenk-Str. 38, 38108 Braunschweig

2. Vorsitzender Tilo Holighaus c/o Schempp-Hirth Flugzeugbau, Postfach 1443, 73230 Kirchheim/ Teck

Bankverbindung: Berliner Volksbank eG, (BLZ 100 900 00), Konto-Nr. 388 370 7000



VERBAND DEUTSCHER SEGELFLUGZEUGHERSTELLER e.V.

Hermann-Blenk-Str. 38, 38108 Braunschweig

Hier möchten wir kommentieren, dass die EASA konsistent in allen Regelwerken stets von „sailplane“ spricht (und schreibt) und damit immer sowohl Segelflugzeuge ohne Antrieb (sozusagen reine Segelflugzeuge), als auch Segelflugzeuge mit Antrieb (powered sailplanes) also Motorsegler meint. Somit stellt im englischsprachigen EASA Regelwerk der Motorsegler (powered sailplane) immer eine Untermenge zum Segelflugzeug (sailplane) dar.

Bei den Motorseglern kann man dann in der nächsten Stufe zwischen nicht-eigenstartfähigen Segelflugzeugen (Segelflugzeuge / Motorsegler mit Heimkehrhilfe) und eigenstartfähigen Segelflugzeugen (Motorsegler) unterscheiden. Reisemotorsegler sind dann damit eine Untergruppe der eigenstartfähigen Segelflugzeuge.

Diese Unterkategorien verschiedener Motorsegler-Varianten ist aber letztlich nur hinsichtlich der Lizenz des Piloten, wie auch betreffs Details bei der Instandhaltung interessant, weniger bei der Verkehrszulassung, wie es die LuftVZO regelt.

Da aber die LuftVZO zum Beispiel die Kennzeichengruppen (Nummern versus D-Kxxx oder D-Exxx) festlegt, war unserer Auffassung nach die Formulierung der bislang geltenden LuftVZO in Ordnung und auch verständlich. Letztlich beinhaltet der Begriff „Motorsegler“ (entsprechend dem englischen powered sailplane) immer alle Segelflugzeuge mit einem Antriebssystem.

Daher würden wir diese Änderung nicht mittragen, nicht weil sie falsch wäre, aber weil sie keine Vereinfachung darstellt und eher Grund für neue Missverständnisse liefern würde.

C – Regelungen betreffs §12 „Vorläufige Verkehrszulassung“

Die LuftVZO regelt unter §12 auch den Betrieb mit einer vorläufigen Verkehrszulassung (VVZ, englisch Permit to Fly). Hier ist in der Entwicklung und Erprobung von Verbesserungen an Segelflugzeugen ein häufiger Fall der, dass manchmal nur ein Bauteil / eine Komponente oder ein Ausrüstungsteil gegenüber dem musterzugelassenen Zustand ausgewechselt wird und damit diese VVZ nur wegen diesem einzelnen (Bau-)Teil notwendig wird.

Leider muss nun dafür inzwischen zwingend das bestehende Lufttüchtigkeitszeugnis zurückgegeben (oder beim LBA hinterlegt) werden, so dass dann nur mit der VVZ geflogen werden kann, obwohl bei Flugbetrieb mit dem ursprünglichen (Bau-)Teil dies technisch gesehen nicht notwendig wäre. Früher war es in solchen Fällen möglich, für das LFZ für den Erprobungszeitraum die VVZ zusätzlich zum Lufttüchtigkeitszeugnis zu bekommen. Dann wurde der jeweilige Flug eben unter VVZ (mit dem neuen, zu erprobenden Teil) oder den normalen Papieren (mit dem bisherigen, bereits zugelassenen Teil) durchgeführt.

Insofern regen wir hiermit an, diese frühere und deutlich flexiblere Regelung beim Betrieb mit Lufttüchtigkeitszeugnis und VVZ (PtF) in die LuftVZO aufzunehmen.

Dies würde die Flexibilität bei der Entwicklung und Zulassung neuer Modifikationen erhöhen und (weil das Lufttüchtigkeitszeugnis nicht mehr eingezogen und später wieder ausgegeben werden müsste) den Verwaltungsaufwand verringern.

D – Ausführung der Kennzeichen gem. Anlage 1 zur LuftVZO

Im Entwurf wird zur Anlage 1 zur LuftVZO unter II 4 vorgeschlagen, dass die Kennzeichen (Buchstabe „D“ und das Eintragungszeichen) ausschließlich in Schwarz auf Weiß oder Weiß auf Schwarz ausgeführt sein sollen.

Begründet wird dies in der Synopsis mit Vereinfachung der Regelung.

Vor allem im Namen unserer Kundschaft lehnen wir die komplette Wegnahme der Möglichkeit, hier auch farbige Kennzeichen aufbringen zu können grundsätzlich ab.

Zum einen sind unsere Produkte sehr häufig betreffs Gestaltung der äußeren Gestaltung individualisiert, was durch Reduktion auf Schwarz/Weiß extrem eingeschränkt würde.

Zweitens würde bei bereits zum Verkehr zugelassenen LFZ mit einer solchen Regelung fast immer die Notwendigkeit anfallen, hier auf Schwarz/Weiß ändern zu müssen, da heute wahrscheinlich weit über 90% aller Segelflugzeuge / Motorsegler / kleinen Motorflugzeuge nicht-schwarze, d.h. farbige Kennzeichen haben.

Drittens wird ganz sicher sich hier die Behörde und das Ministerium unmittelbar in der Kritik finden, da sprichwörtliches Schwarz-Weiß-Denken an den Tag zu legen, da diese Forderung weit über das hinausgeht, was im ICAO Annex 7 gefordert wird.



VERBAND DEUTSCHER SEGELFLUGZEUGHERSTELLER e.V.

Hermann-Blenk-Str. 38, 38108 Braunschweig

Seit Anbeginn der LuftVZO gehören bunte Kennzeichen zum Alltag, ein Problem betreffs Flugsicherheit besteht hier sicher nicht und die Regulierungswut (inklusive der seit Jahren eingeführten Anforderung, hier auch noch „Beweisfotos“ vorlegen zu müssen) treibt hier wirkliche Blüten.

Wir sind der Meinung, dass man die bisherige Formulierung „dunkel auf hell bzw. hell auf dunkel“ beibehalten sollte und es dem Antragsteller bzw. dem immer damit verbundenen Nachprüfvorgang beim Betrieb überlassen sollte, diese Bestimmung einzuhalten. Immerhin wird ja auch nicht gefordert, dass z.B. die Wägedaten oder die Übereinstimmung mit dem Muster nochmals separat nachzuweisen ist. Hier, wo die Auswirkung auf die Flugsicherheit weitaus größer wäre schenkt die Behörde dem Prüfpersonal ihr Vertrauen, nicht jedoch bei den Kennzeichen?! Ferner wäre es ein Leichtes, klar festzulegen, welche Farbkombinationen ausreichende Lesbarkeit erreichen. Wir verweisen hier auf einen Vorschlag von uns aus dem Jahre 2018, der trotz regelmäßiger Nachfrage unbeantwortet geblieben ist. In der Anlage zu diesem Schreiben ist dieser Vorschlag, sowie eine neuere Möglichkeit der Kontrast-Bestimmung angefügt. Dem „Schwarz-Weiß-Vorschlag“ des Referentenentwurfs können und werden wir nicht zustimmen und können darin nur überzogene Regulierungsfreude und keinen Abbau von Verwaltungsaufwand erkennen.

E – Ausnahmen bei Ausführung der Kennzeichen gem. Anlage 1 zur LuftVZO

Im Entwurf wird zur Anlage 1 zur LuftVZO unter IV vorgeschlagen, dass bei fehlender Möglichkeit der Einhaltung der Mindestgrößen die Kennzeichen aufgrund von zugelassenen Ausnahmen der Behörde kleiner, jedoch mit maximal möglicher Höhe auszuführen seien.

Wir begrüßen in diesem Vorschlag ganz ausdrücklich die Formulierung, dass solche Ausnahmen nunmehr für „Luftfahrzeugmuster oder Luftfahrzeuge“ und auch „allgemein oder im Einzelfall“ zugelassen werden können. Das würde die frühere Praxis, hier für eine Serienfertigung pauschale Genehmigungen zuzulassen wieder ermöglichen.

Allerdings haben wir zwei Fragen, bzw. Kritikpunkte.

Erstens ist die Forderung nach „maximal möglicher Höhe“ technisch fragwürdig ausformuliert. Bei einem runden Rumpf müssten sich dann die Kennzeichen auf rechter und linker Seite dann oben und unten jeweils berühren? - Hier schlagen wir als Formulierung „3/4 der Höhe des betreffenden Bauteils in der jeweiligen Ansicht“ vor, was auch der gängigen Praxis entspricht.

Zweitens würden wir aber darüber hinaus im Sinne der Reduktion bürokratischer Regelungen dafür appellieren, dass ganz generell Ausnahmen nicht der Genehmigung bedürfen.

Warum sollten sich hier Staat und Antragsteller den damit verbundenen Kosten und Mühen unterwerfen, wo laut Synopsis „die ordnungsgemäße Aufbringung der Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen ... in die Verantwortung des Halters des Luftfahrzeugs übertragen“ werden soll?

Somit begrüßen wir ausdrücklich die Einführung der pauschalen Möglichkeit, Ausnahmen für die Kennzeichen-Aufbringung zuzulassen, schlagen aber darüberhinausgehend vor, diese Regelungen deutlich zu vereinfachen.

Soweit unsere Kommentare zum o.g. Referentenentwurf - für weitergehende Informationen und Vorschläge stehen wir Ihnen jederzeit zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Reiner Kickert,
Leichtwerk AG
1. Vorsitzender

Werner Scholz
SFL GmbH
Sprecher

Tilo Holighaus
Schempp-Hirth Flugzeugbau
2. Vorsitzender

Verband deutscher Segelflugzeughersteller e.V.