

## **Stellungnahme des Deutschen Verbands zur Förderung des Sports mit Leichten Luftsportgeräten e.V. (DVLL) zum Referentenentwurf des BMV**

### **„Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Vorschriften über die Prüfung, die Zulassung und die Kennzeichnung von Luftfahrtgerät“ vom 09.04.2026**

Nach sorgfältigem Studium der Anlagen

- Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Vorschriften über die Prüfung, die Zulassung und die Kennzeichnung von Luftfahrtgerät
- Synopse

zu Ihrer E-Mail vom 22.04.2026 kommen wir zur folgenden Stellungnahme:

1. Wir gehen davon aus, dass die vorliegenden Entwürfe als Vorbereitung dienen, um in Zukunft die Zulassungsprozeduren gemäß **Teil 21** der EASA auch für Leichte Luftsportgeräte durchzuführen. Das geht einher mit eindeutiger Produkthaftung für die Hersteller.  
Eine Aufklärung über zukünftige zu erwartende Prozeduren wären hilfreich für die Stellungnahme. Der Aufwand für Hersteller, Einführer und Amateurbauer ist damit noch nicht absehbar.
2. Wir schlagen vor bei Dreiachs-gesteuerten Leichten Luftsportgeräten auf die **Zweisitzigkeit** ausdrücklich zu verzichten. Konstruktiv ist es praktisch nicht möglich das im Rahmen der Lufttüchtigkeitsforderungen überhaupt zu realisieren.

Damit entfällt das Haftungs- und Schutzbedürfnis für einen Fluggast, was möglicherweise auch den Prüfaufwand entschärft. (siehe Punkt 4.)

3. Aus dem bisher vorliegenden Entwurf ist nicht eindeutig zu entnehmen, ob es für die bestehenden Leichten Luftsportgeräte einen **Bestandschutz** geben wird.  
Wir halten das für notwendig, weil sonst eine große Welle an verwaltungstechnischen Aufwand und möglicherweise kostenträchtigen Nachprüfungen erforderlich würde. Das könnte insbesondere für die Hersteller unabsehbare Folgen bis zum Ruin haben.
4. Seite 5: LuftGerPV §4, Absatz 2:  
Im Vereinigten Königreich gibt es für die vergleichbare Flugzeugkategorie **SSDR** keine formale Musterprüfung mehr. Daher gibt es dort auch keine dafür zugelassene Prüfstelle. Die Verbände BMAA (British Microlight Aircraft Association) und LAA (Light Aircraft Association) dürfen keine Prüfung an SSDR-Flugzeugen vornehmen.

In diesem Zusammenhang möchten wir auf die Definition der Single Seat De-Regulated (SSDR) hinweisen:

- Einsitzer

## Stellungnahme DVLL

- Maximale Abflugmasse 300 kg
- maximale Überziehgeschwindigkeit mit Klappen: 65 km/h (35 kts)
- „Pilot Medical Declaration“ (PMD) Selbsterklärung der Flugtauglichkeit gegenüber der britischen CAA; ab einem Alter von 70 Jahren muss die PMD alle drei Jahre erneuert werden.

Wir halten diese einfachen Kriterien aus flugphysikalischer und konstruktiver Sicht für eine sinnvolle Definition, die auch in Deutschland wünschenswert wäre. Das würde sehr gut in den Teil 21 Light der EASA passen.

5. Die zukünftige Auswirkung der Verkehrszulassungspflicht für motorisierte, dreiaxige Leichte Luftsportgeräte ist im Zusammenhang mit EASA Teil-21 Leicht ist auch in der Beschreibung“ Design und Fertigung vereinfachen“ nicht eindeutig erkennbar. Werden diese Aufgaben wirklich von EASA wahrgenommen oder an die Verbände delegiert?
6. Da ultraleichte Segelflugzeuge von der Verkehrszulassung weiterhin befreit sein sollen, erhebt sich die Frage, wie ein ultraleichter Motorsegler einzustufen ist. In Analogie zu CS-22 könnte man ähnliche Kriterien anwenden (eigenstartfähig, Betrieb ohne Motor möglich, auch Heimkehrhilfe) und ihn wie ein Segelflugzeug behandeln.

Hans-Peter Schneider  
Technischer Referent DVLL

Goethestraße 16  
61203 Reichelsheim

Tel.: 06035 2814  
hpschneider@online.de

Deutscher Verband zur Förderung des  
Sports mit Leichten Luftsportgeräten e.V.

Höhenweg 5  
33178 Borcheln

Vereinsregister: VR 201665  
Registergericht: Amtsgericht Braunschweig