

Stellungnahme des Bundesverbands Deutscher Hersteller Leichter Luftsportgeräte (BDHL) zu dem Referentenentwurf des BMV

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

Grundlegendes:

Die Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelung werden mit der Neufassung der Verordnung (EU) 2018/1139 begründet (Seite 20 des Referentenentwurfs). Diese EU-Verordnung ist gemäß Anhang 1 Nummer 1 Buchstabe e für aerodynamische Luftsportgeräte nach LTF-L nicht anwendbar. Dennoch sollen ohne erkennbaren Grund umfangreiche Verschärfungen der bisherigen Regelung und erhebliche bürokratische Hürden für diese von der Zielsetzung der Neuregelung nicht betroffenen Geräte eingeführt werden.

Im Entwurf steht unter VI. Regelungsfolgen Punkt 1 *„Der Regelungsentwurf sieht Verwaltungsvereinfachungen vor; insbesondere in dem nationale Doppelregelungen und nicht notwendige bürokratische Hürden reduziert werden.“* Diesem Ziel wird die gewählte Neuregelung nicht gerecht, da u.a. im Bereich der leichten aerodynamisch gesteuerten Luftsportgeräte erhebliche bürokratische Hürden erst entstehen würden.

Aus den nachfolgenden detailliert aufgeführten Konsequenzen der geplanten Verordnungsänderung ergibt sich ein erheblicher Erfüllungsaufwand und wirtschaftlicher Schaden für Bürgerinnen und Bürger und für die Wirtschaft. Regressforderungen und damit erhebliche Ausgaben für die öffentlichen Haushalte sind zu erwarten.

Im Entwurf heißt es „Motorgetriebene Leichte Luftfahrtgeräte (MGLL) sollen wieder ganzheitlich in den luftfahrt-rechtlichen Bestimmungen und den bestimmten luftfahrtrechtlichen Zulassungswegen berücksichtigt werden (vgl. § 1 Absatz 1 Nummer 7 LuftVZO i.V.m. § 10 LuftGerPV).“ Ein Grund für diese Verschärfung ist nicht erkennbar, führt aber zu bislang nicht beachteten erheblichen Auswirkungen auf eine große Gruppe von Betroffenen. Wie nachfolgend dargelegt, würde eine gesamte mit Landesmitteln und europäischen Förderungen sowie privatwirtschaftlichen Investitionen aufgebaute Branche unmittelbar vor dem Bankrott stehen.

Insofern hat die geplante Verordnungsänderung auch Auswirkungen auf die Nachhaltigkeit des Luftsports. Die leichten Luftsportgeräte sind besonders energieeffizient, sogar komplett emissionsfrei betriebene Produkte sind am Markt. Der Anreiz für den Kauf nachhaltiger Produkte und das Angebot derartiger Produkte würde sinken.

Begründung:

1. Musterzulassungspflicht

In Folge der geplanten Änderung des §1, Absatz 1, Nummer 7 und §1, Absatz 4 LuftVZO würden alle motorgetriebenen Luftsportgeräte unmittelbar einer Musterzulassungspflicht unterliegen. Durch Änderung des bisherigen §11 LuftGerPV würden auch europäische Zulassungen welche ein gleiches Sicherheitsniveau bieten nicht mehr anerkannt. Es würden sich die folgenden Konsequenzen ergeben:

- ➔ Bestehende Luftsportgeräte mit einem Wert in mindestens zweistelliger Millionenhöhe können nicht mehr legal betrieben werden.

- ➔ Musterzulassungen gemäß LuftGerPV müssen beantragt werden – für Luftsportgeräte gem. 2. DV LuftGerPV bis 120 kg Leermasse also nach LTF-L.
- ➔ Da die LTF-L veraltet ist und z.B. noch keine Vorschriften für Elektroantriebe enthält, müsste erst die Bauvorschrift an den heutigen Stand der Technik angepasst werden.
- ➔ Da alle motorgetriebenen Luftsportgeräte mit Leermasse unter 120 kg mustergeprüft sein müssen, werden die beauftragten Verbände entsprechend viel Zeit – voraussichtlich mehrere Jahre – für die Musterzulassungen benötigen.
- ➔ Hersteller können über Jahre keine Geräte verkaufen.
- ➔ Durch den Zeit- und Kostenaufwand sehen die Mehrheit der deutschen Hersteller für aerodynamisch gesteuerte Luftsportgeräte bis 120 kg Leermasse eine wirtschaftliche Fortführung ihrer Aktivitäten als unmöglich an. Anlage- und Umlaufvermögen würden massiv an Wert verlieren. Einige Hersteller erwarten für angezahlte, aber noch nicht ausgelieferte Produkte Zahlungsrückforderungen in Millionenhöhe. Alle heute bereits produzierenden deutschen Hersteller von aerodynamisch gesteuerten Luftsportgeräten bis 120 kg Leermasse sehen als direkte Folge der geplanten Verordnungsänderungen die Insolvenz ihrer Unternehmen. Investitionen in Höhe etlicher Millionen Euro wären unmittelbar wertlos.
- ➔ Ohne eine detaillierte juristische Analyse kann die wirtschaftliche Folge für den Staat noch nicht beurteilt werden. Es ist davon auszugehen, dass sowohl Eigentümer von wertlos gewordenen Luftsportgeräten als auch Hersteller den Staat auf Schadenersatz verklagen werden.
- ➔ In jedem Fall ist die Einschätzung, dass weder für die Bürger, noch für die Wirtschaft, noch für den Staat mehr als geringfügige Kosten entstehen, falsch.

2. Stückprüfung

In Folge der geplanten Änderung des §1, Absatz 1, Nummer 7 und §1, Absatz 4 LuftVZO würden gemäß §2 LuftGerV nicht mehr die Hersteller, sondern die Beauftragten nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes für die Stückprüfungen zuständig.

- ➔ Stückprüfungen werden heute von detailliert mit den Mustern vertrauten Prüfern vorgenommen. Infolge der Änderungen würden Prüfer der Verbände am fertiggestellten Stück eine äußerliche Prüfung vornehmen. Diese kann nicht das gleiche Sicherheitsniveau wie eine Prüfung der Hersteller, welche in allen Bauabschnitten eine detaillierte Übereinstimmung mit den Bauunterlagen, Einhaltung der Prozessparameter etc. beinhaltet, bieten.
- ➔ Die geplante Änderung trägt zur Unwirtschaftlichkeit der Hersteller bei.
- ➔ Durch die Änderungen würde das Sicherheitsniveau sinken.

3. Verkehrszulassungspflicht

In Folge der geplanten Änderung des §1, Absatz 1, Nr. 7 und §1, Absatz 4 LuftVZO würde §6 LuftVZO zu einer Verkehrszulassungspflicht für die bislang unter §1 (4) aufgeführten Luftsportgeräte führen.

- ➔ Für Hersteller (VVZ) und Halter entstünden zusätzliche bürokratische Hürden und Kosten.
- ➔ Die Attraktivität der betroffenen Luftsportgeräte am Markt sinkt, geringere Verkaufszahlen wären die Folge.
- ➔ Die genannten Hürden und Kosten würden zur Unwirtschaftlichkeit der Hersteller beitragen.

4. Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

In Folge der geplanten Änderung des §1, Absatz 1, Nummer 7 und §1, Absatz 4 LuftVZO würden gemäß §2 LuftGerV nicht mehr die Hersteller, sondern die Beauftragten nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes für die Prüfung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit zuständig.

Aufgrund des Leichtbaus und der von der LTF-UL abweichenden Bauvorschrift für Luftsportgeräte mit einer Leermasse unter 120 kg weisen diese Geräte individuelle Besonderheiten auf. Die heutige Regelung mit Festlegung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit gemäß Vorgaben durch die Hersteller gewährleistet, dass der Nachprüfumfang von den Experten mit bestmöglichem Wissen um die Besonderheiten ihrer Geräte festgelegt wird.

Wenn gemäß den geplanten Verordnungsänderungen die Prüfer der beauftragten Verbände die Jahresnachprüfung durchführen sollen, müssten diese sehr umfangreich vom Motorschirm über leichte Luftsportgeräte in verschiedensten Bauweisen bis hin zu sehr komplexen ULs alle Besonderheiten aller Geräte kennen.

- ➔ Der Schulungsumfang und die Anpassung der Prüfferrichtlinien würde viel Zeit in Anspruch nehmen, und dennoch niemals bei allen Prüfern das gleiche Detailwissen wie bei den Herstellern der Luftsportgeräte erreichen.
- ➔ Eine Senkung des Sicherheitsniveaus wäre die Folge.

5. Sonstige Änderungen

Die oben genannten Änderungen würden ein Erliegen der Branche und ein Absenken des Sicherheitsniveaus zur Folge haben. Daher sind die weiteren geplanten Änderungen größtenteils von den genannten Folgen abhängig und sind im Detail, ggfs. nach Optimierung der obigen Änderungspunkte noch erläuterungs- und diskussionsbedürftig. Beispielsweise ein Wegfall der unmittelbaren Anerkennung europäischer Zulassungen, selbst wenn diese das gleiche Niveau an Sicherheit bieten wie nationale Regelungen, ist im Zusammenhang mit §1 LuftVZO zu erörtern.

Jörg Hollmann

JH Aircraft GmbH

Bundesverband Deutscher Hersteller Leichter Luftsportgeräte