

LAEG e. V. * Im Silberloch 19 * 77886 Lauf

**Bundesministerium für Verkehr
Referat LF 18
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn**

Gesendet per E-Mail Anhang an ref-lf18@bmv.bund.de

20.05.2026

Aktenzeichen: LF 18/601020101#00001#0013

Hier: Stellungnahme zum Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr „Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Vorschriften über die Prüfung, die Zulassung und die Kennzeichnung von Luftfahrtgerät“

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Berufsverband Licensed Aircraft Engineers Germany, LAEG nimmt zum o.a. Referentenentwurf (Synopse) wie folgt Stellung:

zu Artikel 2 - Änderung der Anlage 1 (zu § 14 Abs. 1 und § 19 Abs. 1) der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO)

II.4.dd)aaa)

Gem. ICAO Annex 7 § 6.3 muss sich die Farbe des Kennzeichens deutlich vom Hintergrund abheben.

6.3 The characters and hyphens shall be formed by solid lines and shall be of a colour contrasting clearly with the background. The thickness of the lines shall be one-sixth of the height of a character.

Die Farbe „schwarz auf weißem Grunde“ bzw. „weiß auf schwarzem Grunde“, wie im Formulierungsvorschlag aufgeführt, wird hier explizit nicht genannt. Die bisherige Formulierung „...sind entweder in dunkler Blockschrift auf hellem Grunde oder in heller Blockschrift auf dunklem Grunde ...“ entsprechen eindeutig der Formulierung des ICAO Annex 7 und kann so bleiben.

Auch die geplante Änderung: „Farbliche Übergänge, Schattierungen, Umrandungen der Schriftzeichen und Dekorschriften sind nicht gestattet“ wirft mehr Fragen auf als sie Antworten gibt. Was sollen z.B. „Farbliche Übergänge“ sein? Hier fehlt eine klare Definition.

„Umrandungen der Schriftzeichen“ haben sich immer dann bewährt, wenn das Abheben vom Hintergrund aufgrund aufwendiger Lackierungen schwierig zu gestalten war. Bei der Bundesflagge ist das z.B. in vielen Fällen erforderlich.

Der Begriff „*Dekorschriften*“ ist überflüssig, da die Schriftform durch den Begriff „*Blockschrift*“ klar vorgegeben ist.

Kennzeichenfarbe muss also auch weiterhin farbig möglich sein. Gerade bei kleinen Lfz sieht es fürchterlich aus, wenn auf eine aufwendige Lackierung ein im Verhältnis zur Zelle riesiges Kennzeichen in schwarz/weiß aufgebracht ist.

II.4.dd)bbb)

In den Absatz wurde das Wort „*einfarbiges*“ eingefügt. Das macht auch im Hinblick auf die geplante Änderung in schwarz/weiß keinen Sinn. Solange sich die Schrift vom Untergrund abhebt sollte es möglich sein, dass der Untergrund auch aus verschiedenen Farben besteht. Dies kommt bei sehr vielen Lackierungen vor.

An den Absatz wurde folgender Satz angehängt: *Das Kennzeichen darf nicht auf beweglichen Teilen angebracht werden oder sich auf solche ausdehnen*. Hier fehlt die Definition, was unter beweglichen Teilen zu verstehen ist, gemeint sein dürften Steuerflächen.

Es muss klar formuliert sein, dass Türen, Deckel, Cowlings etc. die beim Betrieb des Lfz. geschlossen sind, nicht als bewegliche Teile gelten und für die Anbringung von Kennzeichen verwendet werden dürfen.

IV. Gemeinsame Vorschriften

d)1.aa)

Der Text im Formulierungsvorschlag widerspricht der Begründung.

In der Begründung heißt es: *„Die Ermittlung der maximal möglichen Höhe für die Kennzeichen und die ordnungsgemäße Aufbringung der Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen wird in die Verantwortung des Halters des Luftfahrzeugs übertragen.“*

Im Formulierungsvorschlag wird weiterhin die „zuständige Stelle“ genannt.

Sollte der Text der Begründung korrekt sein, so begrüßen wir das. Sollte der Text des Formulierungsvorschlags gelten, so lehnen wir diesen ab. Die „Zuständige Stelle“ sollte grundsätzlich geändert werden in das Personal, welches das Lfz. für die Verkehrszulassung vorbereitet. In diesem Fall der Prüfer von Luftsportgerät und der Certifying Staff, ersatzweise der Halter.

Begründung:

Früher gab es die NfL II-7/98 nach der der Prüfer festgelegt hat, wie groß das Kennzeichen sein darf, wenn es bauartbedingt keinen Platz für die geforderten 30 cm hat. Dieses Verfahren sollte wieder eingeführt werden.

Grundsätzlich sollten alle Abweichung der Kennzeichnung in das Ermessen der Prüfer gelegt werden, denn nur der Prüfer vor Ort kann im Rahmen der Zulassung feststellen, ob die Kennzeichnung den Vorgaben der ICAO /LuftVZO entspricht. Eine Entscheidung am Schreibtisch auf Grund von Bildern ist hierbei nicht zielführend.

Im Übrigen muss der Prüfer heute schon im Rahmen der Verkehrszulassung Bilder der Kennzeichnung einreichen und auf einem separaten Formblatt bescheinigen, dass die Kennzeichnung den Vorgaben genügt. Mit dem aktuellen Verfahren und den geplanten Änderungen wird die Kompetenz des Prüfers weiter in Frage gestellt, indem festgelegt wird, dass nur LBA- Mitarbeiter am Schreibtisch in der Lage wären dies zu beurteilen.

Mit diesem überfälligen Schritt, die Verantwortung in die Hände der Prüfer zu legen, entlasten wir die Mitarbeiter des LBAs und fördern den Bürokratieabbau.

Im letzten Teil des Absatzes steht: „Ist das Kennzeichen in der maximal möglichen Höhe aufzubringen“. Dies kann durch die Form / Wölbung der Heckausleger / Zelle verzerrt erscheinen. Besser wäre die Formulierung „maximal $\frac{3}{4}$ der Höhe des Bauteils...“.

Inkrafttreten, Grandfather Rights

Ein Punkt, zu dem wir nichts gefunden haben ist die Behandlung von Lfz. die vor der geplanten Änderung zugelassen worden sind. Wie wird sichergestellt, dass bei der nächsten Feststellung der Lufttüchtigkeit, die Lfz., die vor Inkrafttreten der Änderung der LuftVZO zugelassen worden sind, hinsichtlich der Kennzeichnung auch weiterhin als lufttüchtig betrachtet werden können?

Mit freundlichen Grüßen



Thomas Becker
Vorsitzender LAEG