AOPA-Germany e.V. · Deutscher Aero Club e.V. (DAeC) · Deutscher Ultraleichtflugverband e.V. (DULV) · Interessengemeinschaft der regionalen Flugplätze e.V. (IDRF)

Bundesministerium für Verkehr (BMV)
Abteilung Luftfahrt
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Per E-Mail an entlastung-verkehr@bmv.bund.de

26. Mai 2026

Gemeinsame Stellungnahme zum Referentenentwurf eines Gesetzes zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich (Bürokratierückbaugesetz Verkehr) vom 8. Mai 2026

hier: Abschaffung der Hauptflugbuchführung nach § 70 LuftVG an Landeplätzen und Segelfluggeländen

Bezug: Gemeinsamer Verbändevorschlag vom 22. April 2025 (übermittelt an das damalige BMDV)

Sehr geehrte Damen und Herren,

zunächst möchten wir uns für die mit dem Bürokratierückbaugesetz Verkehr verfolgte Zielsetzung ausdrücklich bedanken. Der Abbau überflüssiger Dokumentations- und Meldepflichten ist ein wichtiges und richtiges Anliegen, das die Verbände der Allgemeinen Luftfahrt aus vollem Herzen unterstützen. Wir begrüßen es sehr, dass das Ministerium dieses Thema mit dem nun vorliegenden Referentenentwurf aktiv angeht.

Mit dem vorliegenden Entwurf bietet sich aus unserer Sicht die ideale Gelegenheit, eine seit Langem bestehende und besonders eindeutige Bürokratielast zu beseitigen: die Pflicht zur Führung eines Hauptflugbuches nach § 70 LuftVG an Verkehrslandeplätzen, Sonderlandeplätzen, Segelfluggeländen und Ultraleichtfluggeländen.

Bereits am 22. April 2025 haben unsere vier Verbände dem damaligen Bundesministerium für Digitales und Verkehr einen konkreten und vollständig ausformulierten Vorschlag für die hierfür erforderlichen Gesetzes- und Verordnungsänderungen unterbreitet. Dieser Vorschlag sollte nach unserem Kenntnisstand Eingang in das Bürokratierückbaugesetz Verkehr finden. Im am 8. Mai 2026 veröffentlichten Referentenentwurf findet sich hierzu jedoch keine Regelung. Wir regen deshalb mit Nachdruck an, die Abschaffung des Hauptflugbuches in den aktuellen Gesetzentwurf aufzunehmen.

Warum die Abschaffung geboten ist

Unsere dieser Stellungnahme beigefügte Untersuchung „Untersuchung der effektiven Verwendung von gemäß § 70 LuftVG an UL-Geländen, Segelfluggeländen, Sonderlandeplätzen und Verkehrslandeplätzen in Deutschland erhobenen Daten“ kommt zu einem klaren Ergebnis. Die wesentlichen Gründe fassen wir nachfolgend zusammen:

- **Unvereinbarkeit mit der DSGVO.** Die im Hauptflugbuch erfassten Bewegungsdaten sind – über das Luftfahrzeugkennzeichen – personenbezogene Daten im Sinne des Artikel 4 DSGVO; dies räumt der Gesetzgeber in der Gesetzesbegründung zur Anonymisierungsregelung selbst indirekt ein. Damit unterliegt die Erfassung dem Grundsatz der Datenminimierung nach Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe c DSGVO. Diesem Anspruch wird die heutige Praxis nicht gerecht: Es liegt eine umfangreiche Mehrfacherfassung vor (die Daten sind bereits im Bordbuch, im persönlichen Flugbuch sowie in Radar- und Transponderdaten vorhanden), und weder Datensparsamkeit noch Angemessenheit sind gewahrt.
- **Sehr hoher Aufwand für die Flugplatzhalterinnen und -halter.** Mit der Änderung der Pflicht zur Vorhaltung von Personal an vielen Plätzen (NfL 2024-1-3106) könnte deutlich effizienter gewirtschaftet werden, doch es bleibt die Übermittlungspflicht bestehen. Es müssen also hierfür neue, bisher uneinheitliche Verfahren und Infrastrukturen geschaffen werden. Dies belastet die Landeplätze und Segelfluggelände erheblich – organisatorisch wie finanziell – und erschwert zugleich die Flugdurchführung.
- **Einsparung von mindestens 1,2 Mio. Euro pro Jahr – nahezu ohne Umsetzungsaufwand.** Allein die reine Datenerhebung und -eingabe bindet nach konservativer Schätzung bundesweit mindestens 21 Vollzeitstellen und verursacht jährliche Kosten von mehr als 1,2 Millionen Euro. Die tatsächlichen Kosten dürften deutlich höher liegen. Die Abschaffung erzeugt – abgesehen von den hier vorgeschlagenen Gesetzes- und Verordnungsänderungen – keinen weiteren Umsetzungsaufwand und entlastet Flugplatzhalterinnen und -halter erheblich.
- **Die Ziele des Hauptflugbuches sind leichter anderweitig erreichbar.** Die in § 70 LuftVG genannten Zwecke werden bereits heute auf anderem Wege erfüllt: Luftaufsicht, Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten und Straftaten, Flugunfalluntersuchung und zollrechtliche Überwachung greifen – soweit überhaupt erforderlich – auf andere, ohnehin vorhandene Quellen zurück. Beim Such- und Rettungsdienst bietet die Flugplanaufgabe eine weit effizientere Alternative. Der einzig verbleibende Zweck, die Luftfahrtstatistik, lässt sich datensparsam und treffsicherer über eine Erfassung auf Halterebene abbilden, wie sie etwa die US-amerikanische FAA praktiziert.
- **Ein Relikt, das seinen gesetzlichen Zweck nicht mehr erfüllt.** Die Rückmeldungen der berechtigten Stellen im Rahmen unserer Informationsfreiheitsanfragen sind eindeutig: DFS, LBA und BfU nutzen die Daten gar nicht; der Zoll nutzt sie praktisch nicht; bei den Landesluftfahrtbehörden führt selbst eine hohe Zahl von Abfragen bundesweit nur zu rund 29 abgeschlossenen Ordnungswidrigkeitsverfahren und 4 abgegebenen Strafverfahren im Jahr. Das 1936 – in der Zeit des Nationalsozialismus und ursprünglich zur Verhinderung der sogenannten „Reichsflucht“ jüdischer Bürgerinnen und Bürger – eingeführte Hauptflugbuch ist damit heute nur noch ein

Relikt seiner selbst: Es erreicht derzeit keinen einzigen der im Gesetz aufgezählten Zwecke.

Handlungsbedarf und Risiko des Nichthandelns

Wir weisen zusätzlich auf ein konkretes Risiko hin: Spätestens wenn ein Flugplatz die Erhebung und Weiterleitung dieser Daten unter Verweis auf den Widerspruch zur DSGVO verweigert, könnte es zu einem Verfahren kommen, in dem die entsprechenden Teile des § 70 LuftVG für nichtig erklärt werden. Ebenso ist ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland nicht auszuschließen. Eine geordnete gesetzgeberische Lösung im Rahmen des ohnehin laufenden Bürokratierückbaugesetzes ist diesem Weg in jeder Hinsicht vorzuziehen.

Die Aufnahme der Regelung fügt sich zudem nahtlos in die erklärten Ziele des aktuellen Koalitionsvertrages ein – Bürokratieabbau, Entlastung des Ehrenamtes, Stärkung des Luftverkehrsstandortes und gute Gesetzgebung. Die Landeplätze werden im Zuge der Dekarbonisierung der Luftfahrt zudem an Bedeutung für ein robustes, resilientes Luftverkehrsnetzwerk gewinnen; eine kostenfreie Entlastung ihres Betriebs trägt unmittelbar zu diesem Ziel bei.

Unsere Bitte

Wir bitten Sie daher herzlich, aber nachdrücklich, die Abschaffung der Hauptflugbuchführung an Landeplätzen und Segelfluggeländen in den aktuellen Referentenentwurf des Bürokratierückbaugesetzes Verkehr aufzunehmen. Unser ausformulierter Vorschlag vom 22. April 2025 enthält bereits alle hierfür erforderlichen Änderungen im Wortlaut – insbesondere zu § 70 LuftVG, § 23 LuftVO und § 12 VerkStatG – und ist dieser Stellungnahme erneut beigefügt. Das Hauptflugbuch an Verkehrsflughäfen bleibt davon unberührt.

Für Rückfragen sowie für ein persönliches oder fachliches Gespräch stehen wir Ihnen jederzeit sehr gerne zur Verfügung. Wir würden uns freuen, das Anliegen gemeinsam mit Ihnen voranzubringen, und danken Ihnen für die Prüfung unserer Anregung.

Anlagen:

- Untersuchung der effektiven Verwendung der gemäß § 70 LuftVG erhobenen Daten
- Gemeinsamer Verbändevorschlag zur Reform der Hauptflugbuchführung gem. § 70 LuftVG

Mit freundlichen Grüßen

AOPA-Germany e.V. · Deutscher Aero Club e.V. (DAeC)

Deutscher Ultraleichtflugverband e.V. (DULV) · Interessengemeinschaft der regionalen Flugplätze e.V. (IDRF)