Stellungnahme zu den Entwürfen eines Gesetzes und einer Verordnung zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich

Stand: 05.06.2026

Einleitung

Der Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften und seine Mitgliedsunternehmen bedanken sich für die Möglichkeit, zu dem Referentenentwurf eines Gesetzes zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich sowie zu dem Verordnungsentwurf einer Verordnung zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich Stellung zu nehmen.

Das Ziel, bürokratische Belastungen im Verkehrsbereich spürbar zu reduzieren, ist aus Sicht der deutschen Fluggesellschaften richtig und überfällig. Der BDF würdigt, dass das Bundesministerium für Verkehr dieses Anliegen aktiv aufgreift und den hierzu bereits begonnenen konstruktiven Dialog mit der Branche fortführt. Die vorliegenden Entwürfe stellen insoweit einen ersten Schritt dar, identifizierte Entlastungspotenziale aufzugreifen und in konkrete Regelungsvorschläge zu überführen.

Ausdrücklich positiv bewertet der BDF, dass das BMV zentrale Ansatzpunkte benennt, die für einen wirksamen Bürokratierückbau entscheidend sind. Dazu zählen insbesondere schlankere Verwaltungsverfahren, der Abbau nationaler Doppelstrukturen sowie die Begrenzung nationaler Sondervorgaben auf das unionsrechtlich zwingend Erforderliche. Eine konsequente 1:1-Umsetzung europäischer Vorgaben und der Abbau von „Gold Plating“ gehören seit Jahren zu den wesentlichen Forderungen der deutschen Fluggesellschaften.

Gemessen an diesem Anspruch bleiben der Referentenentwurf und der Verordnungsentwurf jedoch deutlich hinter dem notwendigen Ambitionsniveau zurück. Die Entwürfe greifen zwar richtige Zielsetzungen auf, übersetzen diese aber nur unzureichend in konkrete, wirksame und praxisrelevante Entlastungen.

Vor diesem Hintergrund nimmt der BDF im Folgenden punktuell zu ausgewählten Regelungsvorschlägen der Referentenentwürfe Stellung, soweit diese für die deutschen Fluggesellschaften von besonderer Bedeutung sind. Die Stellungnahme konzentriert sich dabei auf solche Punkte, bei denen aus Sicht des BDF Klarstellungs-, Anpassungs- oder Nachbesserungsbedarf besteht.

Vorsorgliche Klarstellung zu § 19b LuftVG

Der BDF hat seine grundsätzliche Position zu möglichen Änderungen des § 19b LuftVG bereits mehrfach gegenüber den zuständigen Stellen dargelegt. Dies gilt insbesondere auch mit Blick auf den derzeitigen Versuch, entsprechende Änderungen im Rahmen des Infrastrukturzukunftsgesetzes zu verankern. Im dortigen parlamentarischen Verfahren hat der BDF seine Position bereits klar formuliert und deutlich gemacht, dass entsprechende Änderungen den Rechtsschutz der Fluggesellschaften einseitig verschlechtern und den im

Jahr 2012 mühsam gefundenen Kompromiss zwischen Flughäfen und Fluggesellschaften bei der Einführung des § 19b LuftVG infrage stellen würden.

Dies gilt insbesondere mit Blick auf eine ausdrückliche gesetzliche Außerkraftsetzung des verwaltungsrechtlichen Grundsatzes, wonach Anfechtungsklagen grundsätzlich aufschiebende Wirkung haben. Eine gesetzliche Verankerung im § 19b LuftVG, nach der dieser Grundsatz künftig nicht mehr gelten soll, lehnen der BDF und seine Mitgliedsunternehmen aus den bereits vorgetragenen Gründen entschieden ab.

Unabhängig von dieser grundsätzlichen Bewertung stellt der BDF vorsorglich klar, dass etwaige Änderungen des § 19b LuftVG aus seiner Sicht keinen sachlichen Zusammenhang mit dem vorliegenden Gesetzes- und Verordnungsvorhaben zum Bürokratierückbau haben. Eine Aufnahme entsprechender Regelungen in dieses Verfahren wäre weder systematisch noch inhaltlich sachgerecht. Ein Bürokratierückbaugesetz darf nicht dazu genutzt werden, materiell weitreichende Änderungen zulasten bestehender Rechtsschutzpositionen der Flughafennutzer vorzunehmen.

Auch aus den Rückmeldungen der Länder ergeben sich nach Kenntnis des BDF keine Anhaltspunkte dafür, dass eine entsprechende Änderung im Interesse der Bundesländer erfolgen sollte. Vielmehr wurde die Notwendigkeit einer sorgfältigen Abwägung der gerichtlichen Rechtsschutzausgestaltung und der Wahrung eines effektiven Rechtsschutzes der Flughafennutzer ausdrücklich anerkannt.

Bürokratierückbaugesetz im Verkehrsbereich

Artikel 14 Änderung des Luftverkehrsgesetzes

Zu § 26a Absatz 4 LuftVG

Die in Artikel 14 vorgesehenen Änderungen des § 26a Absatz 4 LuftVG haben aus Sicht des BDF und seiner Mitglieder im Wesentlichen klarstellenden und formalen Charakter. Eine spürbare Entlastung der deutschen Fluggesellschaften ist damit nicht verbunden; folgerichtig wird auch kein geänderter Erfüllungsaufwand ausgewiesen. Insbesondere beseitigen die Änderungen nicht die bestehende strukturelle Benachteiligung von Luftfahrtunternehmen mit in Deutschland registriertem AOC.

Durch die vorgesehene Nutzung eines alternativen Veröffentlichungsmediums kann zwar für rein innerdeutsche Flüge eine gewisse formale Entlastung bei der Flugvorbereitung eintreten. Luftfahrzeugführer müssten in diesen Fällen nicht mehr solche NOTAM zur Kenntnis nehmen, die Flugverbote oder Verhaltensempfehlungen für ausländische Lufträume betreffen. Eine relevante zeitliche Entlastung entsteht dadurch jedoch nicht. Zwar kann sich der Umfang der Briefings für innerdeutsche Flüge reduzieren. Für alle übrigen Verkehre bleibt es jedoch dabei, dass AICs sowie weitere einschlägige NOTAMs vor Flugantritt formal zu prüfen sind, unabhängig davon, ob dies in der operativen Praxis stets in dieser Form erfolgt.

Weitergehender Reformbedarf beim Umgang mit flugbetrieblichen Empfehlungen

Die Erfahrungen der Luftverkehrsbranche zeigen, dass das derzeitige Verfahren zur behördlichen Veröffentlichung flugbetrieblicher Hinweise über NOTAM in seiner gegenwärtigen Ausgestaltung nicht mehr ausreichend geeignet ist, um auf komplexe und kurzfristig veränderliche Sicherheitslagen in ausländischen Lufträumen angemessen zu reagieren. Gerade in geopolitisch volatilen Situationen bedarf es einer Bewertungspraxis, die kurzfristige Entwicklungen aufnehmen, differenziert bewerten und lagegerecht abbilden kann. Das bestehende Instrumentarium bleibt demgegenüber zu schematisch und lässt aus Sicht der Branche zu wenig Raum für eine am konkreten Einzelfall orientierte Betrachtung.

Problematisch ist dabei nicht allein die Frage der sicherheitsfachlichen Bewertung. Ebenso relevant sind die praktischen Folgen für den Flugbetrieb deutscher Fluggesellschaften. Die derzeitige Systematik berücksichtigt betriebliche Abläufe, wirtschaftliche Auswirkungen und mögliche Wettbewerbsverzerrungen bislang nicht in ausreichendem Maße. In der Folge können deutsche Fluggesellschaften im Verkehr von und nach Deutschland faktisch stärker eingeschränkt sein als ausländische Wettbewerber, obwohl diese vergleichbare Verkehrsinteressen bedienen.

Dies gilt insbesondere für NOTAM der Stufen 1 und 2. Auch wenn diese rechtlich als Empfehlungen ausgestaltet sind, entfalten sie in der betrieblichen Realität eine Wirkung, die einem Verbot sehr nahekommt. Für Fluggesellschaften ist es gegenüber Fluggästen, Besatzungen und Öffentlichkeit kaum vermittelbar, einen Flug trotz eines bestehenden NOTAM durchzuführen. Dies gilt selbst dann, wenn ein Unternehmen auf Grundlage einer eigenen, belastbaren Sicherheitsbewertung zu dem Ergebnis gelangt, dass der betreffende Flug sicher durchgeführt werden kann. Eine entsprechende Begründung lässt sich regelmäßig nicht öffentlich darlegen, da unternehmensinterne Risk Assessments sensible sicherheitsrelevante Informationen enthalten und daher vertraulich behandelt werden müssen.

Die daraus entstehende Wettbewerbsproblematik lässt sich beispielhaft am libyschen Luftraum verdeutlichen. Während deutsche Fluggesellschaften aufgrund eines bestehenden NOTAM der Stufe 2 faktisch daran gehindert werden, entsprechende Verbindungen aufzunehmen, besteht erkennbar ein Verkehrsinteresse deutscher Unternehmen. Zugleich konnte eine libysche Fluggesellschaft unter Nutzung in der Europäischen Union geleaster Luftfahrzeuge Linienflüge nach Deutschland aufnehmen. Dies macht deutlich, dass die aktuelle Praxis zu einer einseitigen Belastung deutscher Fluggesellschaften führen kann.

Aus Sicht der Luftverkehrsgesellschaften ist daher eine Weiterentwicklung der behördlichen Praxis erforderlich. Notwendig sind verlässliche Kommunikationswege, ein regelmäßiger und frühzeitiger Informationsaustausch sowie eine jederzeitige Erreichbarkeit der zuständigen Stellen, insbesondere bei kurzfristigen Lageveränderungen. Die beteiligten Stellen müssen nicht nur erreichbar, sondern auch fachlich auskunftsfähig und entscheidungsbefugt sein. Nur so kann ein belastbarer Austausch entstehen, der Sicherheitsinteressen wirksam wahrt und zugleich die berechtigten betrieblichen und wirtschaftlichen Belange der deutschen Fluggesellschaften angemessen einbezieht.

Vor diesem Hintergrund sollte das bestehende System des § 26a LuftVG grundlegend überprüft werden. Aus Sicht der Luftverkehrsbranche ist insbesondere zu prüfen, ob die Vorschrift in ihrer derzeitigen Form aufgehoben und durch ein flexibleres, risikobasiertes Verfahren ersetzt werden kann. Als kurzfristig umsetzbarer Zwischenschritt kommt zumindest eine Öffnungsklausel in Betracht, nach der in NOTAM ausdrücklich vorgesehen werden kann, dass ein Betrieb auf Grundlage eines unternehmensspezifischen Risk Assessments möglich bleibt.

Statt pauschaler Luftraumbeschränkungen sollten künftig stärker abgestufte und an der jeweiligen Gefährdungslage ausgerichtete Maßnahmen vorgesehen werden. Ergänzend erscheint eine institutionalisierte Abstimmungs- und Informationsstruktur nach niederländischem Vorbild sinnvoll, etwa auf Grundlage eines Memorandum of Understanding. Eine solche Struktur könnte eine ständige Expertengruppe schaffen, die sowohl regelmäßig als auch anlassbezogen zusammenkommt, Lageeinschätzungen bündelt und geeignete Handlungsoptionen identifiziert. Die operative Verantwortung für die sichere Durchführung des jeweiligen Fluges muss dabei weiterhin beim Luftfahrtunternehmen verbleiben.

Artikel 15 Weitere Änderung des Luftverkehrsgesetzes

Nummer 2 zu § 22 LuftVG sowie § 100b LuftVZO

Der BDF bewertet die vorgesehene Ersetzung des bisherigen Antrags- und Genehmigungsverfahrens durch eine reine Anzeigepflicht differenziert. Für einzelne, klar abgegrenzte Charterflugereignisse kann eine solche Vereinfachung sachgerecht sein. Dies gilt aus Sicht des BDF jedoch nur für eng begrenzte Fälle, insbesondere bei bis zu drei Einzelflügen.

Sobald Charterverkehre in größerem Umfang oder über einen längeren Zeitraum durchgeführt werden, ist eine bloße Anzeige nicht ausreichend. Charterketten ab vier Einzelflügen sollten daher weiterhin einer vorherigen Beantragung und Genehmigung unterliegen. Dies gilt insbesondere dann, wenn solche Verkehre nicht nur punktuell stattfinden, sondern sich über mehrere Wochen oder über wesentliche Teile einer Flugplanperiode erstrecken. In diesen Fällen besteht die Gefahr, dass Gelegenheitsverkehr faktisch Funktionen des Linienverkehrs übernimmt, ohne dessen regulatorischen Anforderungen zu unterfallen.

Besonders problematisch wäre es zudem, wenn die geplante Neuregelung erstmals auch für deutsche Luftfahrtunternehmen eine Anzeigepflicht bei Charterflügen begründen sollte. Eine solche Pflicht besteht bislang nicht. Für deutsche Fluggesellschaften würde dadurch kein Aufwand reduziert, sondern zusätzlicher Verwaltungsaufwand geschaffen. Dies stünde dem erklärten Ziel des Bürokratierückbaus unmittelbar entgegen und wird vom BDF und seinen Mitgliedsunternehmen klar abgelehnt.

Ebenso muss sichergestellt bleiben, dass das bewährte Non-Objection-Verfahren weiterhin angewendet werden kann. Die Umstellung auf eine Anzeigepflicht darf nicht unbeabsichtigt dazu führen, dass dieses Verfahren entfällt oder in seiner praktischen Bedeutung geschwächt wird.

Darüber hinaus bleibt klärungsbedürftig, welche Rechtsfolgen eintreten, wenn ein Drittland-Luftfahrtunternehmen der vorgesehenen Anzeigepflicht nicht, nicht rechtzeitig oder nicht vollständig nachkommt. Gerade bei einem Verfahren, das auf eine vorherige Genehmigung verzichtet, müssen Verstöße gegen die verbleibenden Anzeige- und Mitwirkungspflichten klar geregelt und wirksam sanktioniert werden.

Aus Sicht des BDF und seiner Mitgliedsunternehmen wirft die in der Entwurfsbegründung genannte Größenordnung von rund 33.000 Charterflügen zwischen Deutschland und Drittstaaten im Jahr 2025 erhebliche Fragen auf. Sollte diese Zahl belastbar sein, deutet sie darauf hin, dass bereits heute ein beträchtlicher Anteil entsprechender Verkehre nicht innerhalb der eigentlich für Linienverkehre vorgesehenen Regelungsstrukturen bilateraler oder europäischer Luftverkehrsabkommen abgewickelt wird. Damit bestünde zugleich die Gefahr, dass diese Rahmenbedingungen in erheblichem Umfang an praktischer Steuerungswirkung verlieren.

Eine vollständige Umstellung auf eine bloße Anzeigepflicht würde diese Entwicklung zusätzlich verstärken. Dies gilt umso mehr, als den zuständigen Behörden im Falle einer Untersagung oder Ablehnung nur sehr kurze Reaktionszeiten zur Verfügung stünden, obwohl entsprechende Entscheidungen rechtlich tragfähig begründet werden müssten. In der praktischen Anwendung droht dadurch eine erhebliche Schwächung der behördlichen Kontrollmöglichkeiten durch LBA und BMV.

Zugleich würde Drittland-Luftfahrtunternehmen erleichtert, die für Linienverkehre geltenden Rahmenbedingungen über Gelegenheitsverkehre zu umgehen. Eine solche Folge kann nicht im Sinne des Gesetz- und Verordnungsgebers sein.

Der BDF spricht sich daher dafür aus, die vorgesehene Umstellung auf eine Anzeigepflicht deutlich enger zu fassen. Eine reine Anzeigepflicht sollte allenfalls für einzelne, kurzfristige und klar begrenzte Charterflugereignisse mit bis zu drei Einzelflügen vorgesehen werden. Für Charterketten ab vier Einzelflügen, wiederkehrende Verkehre sowie strukturell linienähnliche Angebote sollte es beim bisherigen Antrags- und Genehmigungserfordernis bleiben.

Artikel 16 Änderung des Gesetzes über das Luftfahrt-Bundesamt

Der BDF nimmt zur Kenntnis, dass die Aufgaben des Luftfahrt-Bundesamtes im Zusammenhang mit flugbetrieblichen Bedrohungs- und Risikoanalysen für die Nutzung ausländischer Lufträume ausdrücklich in den gesetzlichen Aufgabenkatalog aufgenommen werden sollen.

Aus Sicht des BDF und seiner Mitgliedsunternehmen handelt es sich hierbei im Wesentlichen um eine gesetzliche Klarstellung einer bereits bestehenden Verwaltungspraxis. Die vorgesehene Ergänzung schafft insoweit Transparenz über die Aufgabenwahrnehmung des Luftfahrt-Bundesamtes, führt jedoch in der praktischen Anwendung zu keiner tatsächlichen Veränderung.

Ein darüberhinausgehender Beitrag zum Bürokratierückbau für die deutschen Fluggesellschaften ist mit der Regelung nicht erkennbar.

Bürokratierückbauverordnung im Verkehrsbereich

Artikel 4 Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

Der BDF und seine Mitgliedsunternehmen begrüßen die vorgesehene Streichung der Lkw-Fahrverbote an bundesuneinheitlichen Feiertagen. Die Änderung stellt insbesondere für Feeder- und De-Feederverkehre in der Luftfracht eine spürbare praktische Erleichterung dar.

Gerade im Bereich der Luftfracht sind verlässliche und zeitkritische Vor- und Nachläufe von zentraler Bedeutung. Der Wegfall bundeslandspezifischer Fahrverbote kann dazu beitragen, disponierungsbedingte Umwege, Standzeiten und Verzögerungen zu reduzieren und die Planung entsprechender Transportketten zu vereinfachen.

Aus Sicht des BDF ist die vorgesehene Änderung daher sachgerecht und ausdrücklich zu begrüßen.

Artikel 12 Änderung der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung

Soweit die in Artikel 12 vorgesehenen Änderungen die Umstellung des bisherigen Antrags- und Genehmigungserfordernisses auf eine Anzeigepflicht bei Charterflügen betreffen, verweist der BDF auf seine Ausführungen zu Artikel 15 Nummer 2 zu § 22 LuftVG.

Artikel 13 Änderung der Verordnung über Luftfahrtpersonal

Der BDF und seine Mitgliedsunternehmen begrüßen die vorgesehene Abschaffung der Erlaubnis für Prüfer von Luftfahrtgerät der Klasse 4 ausdrücklich. Mit der Streichung wird eine bestehende nationale Mehranforderung abgebaut, ohne dass dadurch Einschränkungen für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit entstehen.

Die Änderung entspricht damit dem Ziel, nationale Sonderregelungen zurückzuführen und Verwaltungsaufwand dort zu reduzieren, wo zusätzliche Anforderungen keinen erkennbaren sicherheitsrelevanten Mehrwert bieten. Aus Sicht des BDF stellt die vorgesehene Anpassung daher einen sachgerechten Beitrag zum Bürokratierückbau dar.

Artikel 14 Änderung der Verordnung über die Durchführung der Flugsicherung

Der BDF und seine Mitgliedsunternehmen begrüßen ausdrücklich die vorgesehene Aufnahme des Prinzips „Most Capable Best Served“ (MCBS, vormals BEBS) in die Verordnung über die Durchführung der Flugsicherung.

Aus Sicht des BDF ist positiv hervorzuheben, dass dieser Regelungsvorschlag Ergebnis eines konstruktiven, vertrauensvollen und lösungsorientierten Austauschs zwischen Luftraumnutzern, DFS und BMV ist. Über mehrere Jahre hinweg wurde in enger fachlicher Abstimmung darauf hingearbeitet, das Prinzip MCBS in einen geeigneten regulatorischen Rahmen zu überführen.

Mit der nun vorgesehenen Aufnahme in die Verordnung wird ein wichtiger Schritt hin zu einer modernen, effizienten und sachgerechten Nutzung des Luftraums vollzogen. Das Prinzip MCBS kann dazu beitragen, technische Fähigkeiten von Luftfahrzeugen stärker zu berücksichtigen und dadurch eine leistungsfähigere und fairere Organisation des

Luftverkehrs zu unterstützen. Die vorgesehenen Regelungen werden daher als konsequent, sachgerecht und zukunftsorientiert bewertet.

Die Mitgliedsunternehmen des BDF werden die DFS auch künftig aktiv dabei unterstützen, konkrete Anwendungsfälle für MCBS zu identifizieren und weiterzuentwickeln. Für die vorgesehene Evaluation stehen der BDF und seine Mitgliedsunternehmen dem BMV, dem BAF und dem UBA weiterhin gerne zur Verfügung.

Artikel 15 Änderung der Flugsicherungspersonalausbildungsverordnung

Der BDF verzichtet an dieser Stelle auf eine detaillierte Stellungnahme zu den in Artikel 15 vorgesehenen Änderungen der Flugsicherungspersonalausbildungsverordnung. Hintergrund ist, dass das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung zwischenzeitlich eine gesonderte Verbändebeteiligung zur Novellierung der Flugsicherungspersonalausbildungsverordnung durchgeführt hat, in deren Rahmen eine Befassung mit den vorgesehenen Änderungen erfolgt.

Grundsätzlich begrüßen der BDF und seine Mitgliedsunternehmen Bestrebungen, zusätzliche nationale Anforderungen, die über unionsrechtliche Vorgaben hinausgehen, zurückzuführen und bestehendes „Gold Plating“ abzubauen. In anderen Bereichen des Luftverkehrs, etwa bei der Lizenzierung von fliegendem Personal nach Part-FCL, haben sich unionsweit harmonisierte Regelungen und standardisierte Verfahren bewährt. Sie leisten einen wichtigen Beitrag zu Rechtssicherheit, Effizienz und gegenseitiger Anerkennung.

Aus Sicht des BDF und seiner Mitgliedsunternehmen können vereinfachte, stärker harmonisierte und unionsweit konsistente Regelungen auch im Bereich der Flugsicherung einen wichtigen Beitrag zum Bürokratierückbau leisten. Sie können administrative Belastungen reduzieren, Verfahren effizienter gestalten und zugleich eine verlässliche Anwendung der einschlägigen Vorgaben unterstützen.

Artikel 16 Änderung der Luftverkehrs-Ordnung

Der BDF und seine Mitgliedsunternehmen nehmen zur Kenntnis, dass mit der Einführung eines neuen § 17a LuftVO eine Regelung zum flugbetrieblichen Risikomanagement bei Flügen in Drittstaaten beziehungsweise in Gefahrengebieten außerhalb des Hoheitsgebiets der Bundesrepublik Deutschland geschaffen werden soll.

Aus Sicht des BDF ist dabei entscheidend, dass die Regelung nicht zu starren oder schematischen Anforderungen führt. Flugbetriebliche Risikobewertungen müssen den konkreten Umständen des jeweiligen Einzelfalls Rechnung tragen und ausreichend Raum für eine lageangepasste Bewertung sowie für unternehmensspezifische Verfahren lassen. Gerade bei dynamischen Sicherheitslagen ist ein flexibler, risikobasierter Ansatz erforderlich, der tatsächliche operative Gegebenheiten angemessen berücksichtigt.

Der BDF spricht sich daher dafür aus, § 17a LuftVO so auszugestalten, dass die Durchführung einer Risikobewertung klar vorgesehen wird, zugleich aber nur dann weitergehende Maßnahmen zu ergreifen sind, wenn diese nach dem Ergebnis der Bewertung erforderlich sind. Dadurch wird sichergestellt, dass die Regelung einen

sachgerechten Rahmen für flugbetriebliches Risikomanagement schafft, ohne unnötige zusätzliche Vorgaben oder unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwand zu erzeugen.

Der BDF schlägt daher folgende Formulierung vor:

„Beim Überfliegen von Gefahrengebieten oder bei Flügen in deren Nähe ist für die in § 1a Absatz 1 des Luftverkehrsgesetzes genannten Luftfahrzeuge auch außerhalb des Hoheitsgebiets der Bundesrepublik Deutschland eine Risikobewertung durchzuführen und, sofern erforderlich, sind geeignete Maßnahmen zur Risikosenkung zu ergreifen, um einen sicheren Flug zu gewährleisten."

Schlussbewertung

Der BDF und seine Mitgliedsunternehmen begrüßen das Ziel des Bundesministeriums für Verkehr, bürokratische Belastungen im Verkehrsbereich abzubauen, nationale Sonderregelungen zurückzuführen und Verwaltungsverfahren zu vereinfachen. Die vorliegenden Entwürfe greifen damit grundsätzlich richtige Ansatzpunkte auf und knüpfen an den konstruktiven Austausch an, der im Rahmen des Bürokratie- und Staatsmodernisierungsprozesses mit der Luftverkehrsbranche begonnen wurde.

Zugleich bleiben die vorgesehenen Regelungen aus Sicht des BDF deutlich hinter dem zurück, was für einen wirksamen Bürokratierückbau im Luftverkehr erforderlich wäre. Die Luftverkehrsbranche hat in den vergangenen Monaten zahlreiche konkrete Vorschläge zur Entlastung, Vereinfachung und Modernisierung von Verfahren eingebracht. Die vorliegenden Entwürfe greifen hiervon nur einen Teil auf. Weitere zentrale Vorschläge, insbesondere solche mit unmittelbarer praktischer Relevanz für die Unternehmen, bleiben bislang unberücksichtigt.

Aus Sicht des BDF darf der Bürokratierückbau im Luftverkehr daher mit den vorliegenden Entwürfen nicht abgeschlossen sein. Vielmehr müssen die eingebrachten weiteren Vorschläge nun konsequent geprüft und in geeigneten weiteren Schritten aufgegriffen werden. Entscheidend ist, dass der begonnene konstruktive Dialog zwischen BMV, Behörden und Luftverkehrsbranche fortgeführt und stärker auf konkrete, spürbare Entlastungen für die Praxis ausgerichtet wird.

Der BDF und seine Mitgliedsunternehmen stehen für diesen weiteren Austausch weiterhin gerne zur Verfügung.