entlastung-verkehr

Betreff:	WG: Verbändebeteiligung: Referentenentwürfe Bürokratierückbaugesetz Verkehr und Bürokratierückbauverordnung Verkehr
Anlagen:	RefE Bürokratierückverordnung Verkehr BRBV Verkehr.pdf; RefE Bürokratierückbaugesetz Verkehr (BRBG Verkehr).pdf

Von: achim.friedl@dhv-org.de <achim.friedl@dhv-org.de>
Gesendet: Sonntag, 31. Mai 2026 19:19
An: [redacted]
Betreff: WG: Verbändebeteiligung: Referentenentwürfe Bürokratierückbaugesetz Verkehr und Bürokratierückbauverordnung Verkehr

ACHTUNG: Diese E-Mail stammt von einem externen Absender. Vergewissern Sie sich, dass Absender, Anlage, Verlinkung vertrauenswürdig sind.

Sehr geehrte Herren,
für den Deutschen Hubschrauber Verband e.V. erstelle ich die Stellungnahme zum Entwurf des Bürokratierückbaugesetzes. Änderungen von § 2 Absatz 7 LuftVG sollen sowohl mit Artikel 14 als auch mit Artikel 15 vorgenommen werden. Nach Artikel 14 Nr. 2. soll Absatz 7 Satz 2 Nummer 2 geändert werden. Nach Artikel 15 Nr. 1. soll der Text des Absatzes 7 komplett ersetzt werden. Aus meiner Sicht wird dann die mit Artikel 14 Nr. 2. herbeigeführte Änderung wieder gestrichen. Welcher Sinn steht dahinter oder mache ich eine falsche Zuordnung?
Artikel 15 beginnt mit „Das Luftverkehrsgesetz, das zuletzt durch Artikel 1 dieses Gesetzes geändert worden ist, wird wie folgt geändert:“. Artikel 1 befasst sich jedoch mit dem BGB. Irgendetwas passt aus meiner Sicht nicht.

Mit freundlichen Grüßen
Achim Friedl
Mitglied im Vorstand
Deutscher Hubschrauber Verband e.V.
Sablé-Platz 6
31675 Bückeburg
www.hubschrauberverband.de
E-Mail: achim.friedl@dhv-org.de
Mobil: +49 15208633147

DHV e. V. – Sablé-Platz 6 – 31675 Bückeburg

Bückeburg, den 04. Juni 2026

Stellungnahme des Deutschen Hubschrauber Verbands e.V.

zum

Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr

„Entwurf eines Gesetzes zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich“

Der Deutsche Hubschrauber Verband e.V. (DHV) bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme zu dem Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr „Entwurf eines Gesetzes zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich“.

Wir befürworten die Absicht der Bundesregierung zu einem konsequenten Rückbau unnötiger bürokratischer Belastungen und haben uns daher auch bei der Sammlung möglicher Entlastungspunkte beteiligt.
Zum Entwurf des Bürokratierückbaugesetz nehmen wir, soweit es aus unserer Sicht Änderungs- oder Ergänzungsbedarf sowie wichtige Hinweise gibt, wie folgt Stellung:

Zu Artikel 14 (Änderung des Luftverkehrsgesetzes), Nummer 1 (zu § 1 Absatz 2 LuftVG)

In § 1 Absatz 2 Satz 1 ist Nummer 8 ersatzlos zu streichen. Danach enthält die Aufzählung zwei Nummern, die keine Luftfahrzeuge bezeichnen. Zur Verbesserung der Verständlichkeit und Lesbarkeit wird daher vorgeschlagen, die Aufzählung der Luftfahrzeuge insgesamt neu zu fassen. Dabei sollten auch unbemannte Luftfahrzeuge einer eigenen Nummer zugeordnet sowie die Aufnahme der nach EU-Recht neu definierten „VTOL-capable aircraft (VCA)“ geprüft werden. Die Luftfahrtstrategie der Bundesregierung sieht die gezielte Entwicklung und Umsetzung von Advanced Air Mobility unter Verwendung von VCA vor. Vor diesem Hintergrund erscheint die Aufnahme von VCA geboten, um den Vorgaben und Zielsetzungen der Luftfahrtstrategie auch in rechtlicher Hinsicht gerecht zu werden.

Deutscher Hubschrauber Verband e.V.
Sablé-Platz 6, 31675 Bückeburg
Vorsitzender: Thomas Hein
Vertreter: Steffen Lutz, Dr. Frank Liemandt
Amtsgericht Bonn VR2778

Zu Artikel 14 (Änderung des Luftverkehrsgesetzes), Nummer 4, Buchstabe a (§ 25 Absatz 1 LuftVG)

Der Deutsche Hubschrauber Verband e.V. hatte im Rahmen der Verbändeanhörung zum Entwurf eines Siebzehnten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes eine Stellungnahme zur Aufnahme eines Verbots in § 25 Absatz 1 LuftVG abgegeben. Die zustimmende Stellungnahme erfolgte in dem Vertrauen, dass für Flüge im öffentlichen Interesse, bei denen es insbesondere um den Schutz von Leib und Leben von Menschen geht, eine entsprechende Ausnahmeregelung geschaffen wird. Die nunmehr beabsichtigte Ergänzung des § 25 Absatz 1 LuftVG um einen Satz 4 („Satz 3 gilt nicht für Tätigkeiten nach Artikel 4 Absatz 1 Buchstaben a bis h der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012.“) trägt diesem Anliegen Rechnung und wird daher uneingeschränkt begrüßt und ausdrücklich befürwortet.

Zu Artikel 14 (Änderung des Luftverkehrsgesetzes), Nummer 4, Buchstabe b, Doppelbuchstabe aa), Dreifachbuchstabe bbb) (§ 25 Absatz 2 Satz 1 Nr. 3. LuftVG - neu)

Die beabsichtigte Einfügung der neuen Nummer 3 schafft Rechtssicherheit für die Praxis und macht bürokratische Verfahren entbehrlich.
Besonders zu begrüßen ist, dass es mit der gewählten Formulierung gelingt, die bereits im europäischen Luftverkehrsrecht etablierte komplementäre Nennung von „Such- und Rettungsdiensten“ sowie „medizinischen Flügen“ in das deutsche Luftrecht zu übernehmen. Somit werden alle Flüge erfasst, bei denen der Schutz von Leib und Leben von Personen Anlass für die Durchführung des Fluges ist. Es wird sichergestellt, dass keine Widersprüche zum geltenden Unionsrecht entstehen und eine konsistente Rechtsanwendung gewährleistet ist.

Zu Artikel 14 (Änderung des Luftverkehrsgesetzes), Nummer 4, Buchstabe b, Doppelbuchstabe cc (§ 25 Absatz 2 LuftVG)

Der Deutsche Hubschrauber Verband e.V. begrüßt die vorgesehene Ergänzung des § 25 Absatz 2 um einen Satz 4, wonach für Außenstarts und Außenlandungen keine behördliche Erlaubnis erforderlich ist, sofern die Zustimmung des Grundstückseigentümers vorliegt.
Nach dem Entwurf des Bürokratierückbaugesetzes erfasst diese Ausnahmeregelung ausschließlich unbemannte Fluggeräte, die in der „offenen“ oder „speziellen“ Kategorie

Deutscher Hubschrauber Verband e.V.
Sablé-Platz 6, 31675 Bückeburg
Vorsitzender: Thomas Hein
Vertreter: Steffen Lutz, Dr. Frank Liemandt
Amtsgericht Bonn VR2778

betrieben werden, sowie Flugmodelle. Die Regelung trägt damit zu einer sachgerechten Entlastung von unnötigen Verwaltungsverfahren bei, ohne die berechtigten Interessen der Grundstückseigentümer zu beeinträchtigen.

Neben unbemannten Luftfahrzeugen sind insbesondere Drehflügler (Hubschrauber) aufgrund ihrer ausgeprägten Fähigkeiten zum Vertikalstart und zur Vertikallandung in besonderem Maße für Starts und Landungen außerhalb von Flugplätzen geeignet.
Die in der Begründung zum Referentenentwurf (Besonderer Teil, Seite 42 zu Doppelbuchstabe cc) für unbemannte Luftfahrzeuge angeführten Erwägungen gelten in gleicher Weise für Drehflügler. Es ist nicht ersichtlich, weshalb die mit der vorgesehenen Regelung angestrebte Verwaltungsvereinfachung und der Abbau bürokratischer Hürden auf unbemannte Luftfahrzeuge beschränkt bleiben sollten. Die Beschränkung der Ausnahmeregelung auf unbemannte Luftfahrzeuge führt daher zu einer nicht gerechtfertigten Ungleichbehandlung und lässt das mit dem Bürokratierückbaugesetz verfolgte Ziel der Verwaltungsvereinfachung nur teilweise zur Geltung kommen.
Der Deutsche Hubschrauber Verband e.V. schlägt daher vor, auch Drehflügler in den Anwendungsbereich der vorgesehenen Ausnahmeregelung einzubeziehen.

Während bei unbemannten Fluggeräten aufgrund der Rechtsauffassung des Bundesministeriums für Verkehr von den Landesluftfahrtbehörden seit Jahren auf die Einholung einer behördlichen Erlaubnis verzichtet wird, sind Hubschrauberbetreiber weiterhin mit einem erheblichen administrativen Aufwand im Zusammenhang mit der Beantragung und Verlängerung von Außenstart- und Außenlandeerlaubnissen belastet.
Für die Erteilung dieser Erlaubnisse sind die Landesluftfahrtbehörden zuständig. Diese handeln dabei gemäß § 31 Absatz 2 Nummer 13 LuftVG im Auftrag des Bundes. In der Praxis bestehen regelmäßig keine sachlichen Gründe, die Erteilung einer Erlaubnis zu versagen, denn der Hubschraubereinsatz geschieht zum Wohl der Gesellschaft und oftmals im öffentlichen Interesse. Die Erlaubnisverfahren haben sich daher vielfach zu einem reinen Verwaltungsakt ohne eigenständigen sicherheits- oder ordnungspolitischen Mehrwert entwickelt.

Besonders belastend wirkt sich aus, dass Hubschrauberunternehmen mit bundesweitem Einsatzgebiet häufig mehrere Erlaubnisse verschiedener Landesluftfahrtbehörden benötigen, da eine gegenseitige Anerkennung nicht durchgängig gewährleistet ist. Hinzu kommt, dass Allgemeinerlaubnisse regelmäßig – vielfach im Abstand von zwei Jahren – verlängert sowie beispielsweise bei

Deutscher Hubschrauber Verband e.V.
Sablé-Platz 6, 31675 Bückeburg
Vorsitzender: Thomas Hein
Vertreter: Steffen Lutz, Dr. Frank Liemandt
Amtsgericht Bonn VR2778

Änderungen von Luftfahrzeugkennzeichen angepasst werden müssen. Hierdurch entstehen wiederkehrende, kostenpflichtige und personalintensive Verwaltungsvorgänge sowohl für die Unternehmen als auch für die Behörden.
Demgegenüber ist festzustellen, dass Außenstarts und Außenlandungen mit Hubschraubern seit vielen Jahren auf der Grundlage etablierter und erprobter Verfahren sicher durchgeführt werden. Die hierfür geltenden Flugverfahren sind standardisiert, werden regelmäßig trainiert und haben sich in der Praxis bewährt.
Ein Verzicht auf die behördliche Erlaubnispflicht würde weder zu einer Ausweitung des Bedarfs an Außenstarts und Außenlandungen noch zu einer Absenkung des Schutzniveaus führen. Das Zustimmungserfordernis des Grundstückseigentümers nach § 25 Absatz 1 Satz 1 LuftVG bliebe unverändert bestehen. Die Entscheidung über die Nutzung eines Grundstücks verbliebe bei den hiervon unmittelbaren Betroffenen. Grundstückseigentümer könnten Starts und Landungen auf ihren Flächen weiterhin untersagen. Der Schutz der unmittelbar Betroffenen vor Fluglärm sowie die Belange von Natur- und Umweltschutz würden damit weiterhin wirksam gewahrt.

Der Deutsche Hubschrauber Verband e.V. erwartet, dass die Bundesregierung ihr erklärtes Ziel des Bürokratieabbaus konsequent umsetzt und auch Drehflügler von der Verpflichtung zur Einholung behördlicher Erlaubnisse für Starts und Landungen außerhalb von Flugplätzen befreit.
Eine entsprechende Regelung würde einen spürbaren Beitrag zur Entlastung von Unternehmen und Behörden leisten, ohne das bestehende Schutzniveau zu beeinträchtigen. Zugleich würde sie die Gleichbehandlung mit unbemannten Luftfahrzeugen fördern und den praktischen Erfordernissen des Hubschrauberbetriebs Rechnung tragen.
Eine solche Entscheidung stünde zudem im Einklang mit den Aussagen von Bundesminister Schnieder anlässlich der European Rotors in Köln, in denen die Bedeutung des Bürokratieabbaus und die Notwendigkeit praxisgerechter Rahmenbedingungen für den Hubschrauberbetrieb in Deutschland hervorgehoben wurden.

Wir schlagen folgenden Text für den Satz 4 und 5 vor:
„Einer Erlaubnis der Luftfahrtbehörde nach Absatz 1 Satz 1 bedarf es nicht, wenn es sich um ein unbemanntes Fluggerät, das in der Betriebskategorie „offen“ oder „speziell“ nach den Artikeln 4 und 5 in Verbindung mit den Artikeln 12 und 13 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 betrieben wird oder ein Flugmodell handelt.

Deutscher Hubschrauber Verband e.V.
Sablé-Platz 6, 31675 Bückeburg
Vorsitzender: Thomas Hein
Vertreter: Steffen Lutz, Dr. Frank Liemandt
Amtsgericht Bonn VR2778

Einer Erlaubnis nach Absatz 1 Satz 1 bedarf es nicht, wenn es sich um den Betrieb von Drehflüglern im Sinne von Artikel 2 Nummer 8a der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 handelt und diese nicht zum Luftsport eingesetzt werden.“

Sofern VCA in das Luftverkehrsgesetz aufgenommen werden, sollten für die in der Luftfahrtstrategie vorgesehene Entwicklung und Einführung von Advanced Air Mobility keine zusätzlichen bürokratischen Hürden geschaffen werden. Nur unter diesen Voraussetzungen kann die angestrebte Technologie- und Marktführerschaft erreicht werden. Der vorgeschlagene Satz 5 könnte dann lauten: „Einer Erlaubnis nach Absatz 1 Satz 1 bedarf es nicht, wenn es sich um den Betrieb von Drehflüglern oder bemannten VCA im Sinne von Artikel 2 Nummer 8a und 8b der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 handelt und diese nicht zum Luftsport eingesetzt werden.“

Zu Artikel 15 (Weitere Änderung des Luftverkehrsgesetzes), Nummer 2 (§ 22 LuftVG - neu)

Diese Änderung des § 22 LuftVG wird grundsätzlich begrüßt, da sie einerseits eine Erleichterung darstellt, wenn eine Anzeige ausreichend ist, und andererseits zu einer Entlastung führt, wenn weder eine Erlaubnis noch eine Anzeige erforderlich sind.

Möglicherweise infolge eines redaktionellen Versehens enthält § 22 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 jedoch eine unzutreffende Regelung. Nach unserem Verständnis bedarf es weder einer Erlaubnis noch einer Anzeige, sofern an anderer Stelle keine abweichende Bestimmung getroffen wird.

Die Vorschrift sollte daher wie folgt gefasst werden: „Weder einer Anzeige noch einer Erlaubnis nach § 2 Absatz 6 und 7 bedarf es, wenn

1. das Luftverkehrsrecht der Europäischen Union, ein Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Staat, in dem oder aus dem der Luftverkehr stattfinden soll, oder ein für beide Staaten verbindliches Übereinkommen **nichts anderes bestimmt** oder …“

Gez. Thomas Hein
Präsident
Deutscher Hubschrauber Verband

Deutscher Hubschrauber Verband e.V.
Sablé-Platz 6, 31675 Bückeburg
Vorsitzender: Thomas Hein
Vertreter: Steffen Lutz, Dr. Frank Liemandt
Amtsgericht Bonn VR2778

DHV e. V. – Sablé-Platz 6 – 31675 Bückeburg

Bückeburg, den 04. Juni 2026

Stellungnahme des Deutschen Hubschrauber Verbands e.V.
zum
Verordnungsentwurf des Bundesministeriums für Verkehr
„Entwurf einer Verordnung zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich“

Der Deutsche Hubschrauber Verband e.V. (DHV) bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme zum Verordnungsentwurf des Bundesministeriums für Verkehr: „Entwurf einer Verordnung zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich“.

Wir befürworten die Absicht der Bundesregierung zu einem konsequenten Rückbau unnötiger bürokratischer Belastungen.

Zum Entwurf der Bürokratierückbauverordnung nehmen wir, soweit es aus unserer Sicht Änderungs- oder Ergänzungsbedarf sowie wichtige Hinweise gibt, wie folgt Stellung:

Zu Artikel 12 (Änderung der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung), Nummer 3 (§ 92a Absatz 2 Nr. 2. LuftVZO)

Mit den Bestimmungen des § 92a LuftVZO soll eine ausdrückliche Rechtsgrundlage für die Untersagung von Ausflügen geschaffen werden („Die nach Absatz 1 zuständige Behörde kann Flüge nach Absatz 1 ganz oder teilweise untersagen.“).
Eine solche Untersagung stellt einen erheblichen Eingriff in die Nutzungsmöglichkeiten des Luftfahrzeugs sowie gegebenenfalls in weitere Rechte des Betreibers dar und muss daher den Anforderungen des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes in besonderem Maße genügen.
Vor diesem Hintergrund erscheint das bloße Bestehen eines nicht näher konkretisierten Verdachts („wenn der Verdacht besteht, dass der Flug …“) als Grundlage für ein präventives Verbot nicht ausreichend. Ein Verdacht begründet zunächst die Notwendigkeit weiterer Gefahrenermittlungen, um festzustellen, ob tatsächlich eine luftverkehrsrelevante Gefahr vorliegt. Erst wenn eine solche Gefahr hinreichend konkretisiert oder festgestellt ist, kann eine vollständige oder teilweise Untersagung des Fluges gerechtfertigt sein.

Deutscher Hubschrauber Verband e.V.
Sablé-Platz 6, 31675 Bückeburg
Vorsitzender: Thomas Hein
Vertreter: Steffen Lutz, Dr. Frank Liemandt
Amtsgericht Bonn VR2778

Die Formulierung sollte daher entsprechend angepasst werden. Statt eines bloßen Verdachts sollte das Vorliegen eines konkreten Gefahrenverdachts vorausgesetzt werden, beispielsweise durch die Formulierung: „… wenn ein konkreter Gefahrenverdacht besteht, dass der Flug …“.

Zu Artikel 12 (Änderung der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung), Nummer 3 (§ 92a Absatz 2 Nr. 2. a) LuftVZO)

Die Formulierung „die öffentliche Sicherheit oder Ordnung stört“ setzt ihrem Wortlaut nach voraus, dass eine Störung bereits eingetreten ist. Die Untersagung eines Ausfluges dient jedoch der Gefahrenabwehr und soll regelmäßig bereits vor Beginn des Fluges erfolgen, wenn aufgrund konkreter Tatsachen die Gefahr besteht, dass die öffentliche Sicherheit oder Ordnung beeinträchtigt wird. Vor diesem Hintergrund erscheint die derzeitige Formulierung nicht sachgerecht.
Es wird daher angeregt, die Regelung dahingehend anzupassen, dass auf das künftige Eintreten einer Störung abgestellt wird. Vorgeschlagen wird folgende Formulierung: „die öffentliche Sicherheit oder Ordnung stören wird.“

Zu Artikel 14 (Änderung der Verordnung über die Durchführung der Flugsicherung), Nummer 1 (§ 11a FSDurchführungsV – neu)

Die Einführung eines flugsicherungsbezogenen „Effizienzprinzips“ zur Priorisierung bestimmter Flüge aus Umwelt- oder Kapazitätsgründen wird von uns begrüßt.
In der FSDurchführungsV sollte jedoch ausdrücklich sichergestellt werden, dass zeitkritischer Hilfs- und Rettungseinsätze hierdurch weder unmittelbar noch mittelbar benachteiligt oder in ihrer Priorisierung eingeschränkt werden. Dies betrifft Flüge des Such- und Rettungsdienstes sowie der Notfall- und Katastrophenhilfe und medizinische Flüge, insbesondere Luftrettungseinsätze (HEMS).

Zu Artikel 16 (Änderung der Luftverkehrs-Ordnung), Nummer 7. (§ 21k LuftVO)

Wir begrüßen die Neufassung des § 21k LuftVO, da sie nicht mehr im Widerspruch zum EU-Luftverkehrsrecht, insbesondere zu Artikel 2 Absatz 3 Unterabsatz 1 Buchstabe a der Verordnung (EU) 2018/1139, steht. Wir sehen die Neufassung als wesentliche Grundlage für den rechtssicheren Einsatz unbemannter Fluggeräte durch Behörden und sonstige Stellen mit hoheitlichen Befugnissen an.

Deutscher Hubschrauber Verband e.V.
Sablé-Platz 6, 31675 Bückeburg
Vorsitzender: Thomas Hein
Vertreter: Steffen Lutz, Dr. Frank Liemandt
Amtsgericht Bonn VR2778

Überzeugt hat uns insbesondere die ausführliche Begründung zur Neufassung des § 21k LuftVO, in der die Pflichten von Behörden und Stellen mit hoheitlichen Befugnissen klar dargestellt werden. Hervorzuheben sind insbesondere:

- die Prüfung der Erforderlichkeit, Geeignetheit und Verhältnismäßigkeit des Einsatzes unbemannter Fluggeräte in jedem Einzelfall,
- die Berücksichtigung der Sicherheitsziele der Verordnung (EU) 2018/1139, insbesondere die Gewährleistung einer sicheren Flugdurchführung.

Diese Anforderungen tragen dazu bei, einen angemessenen und sicheren Einsatz unbemannter Fluggeräte im hoheitlichen Bereich sicherzustellen.

Bedauerlicherweise stellen wir in der täglichen Praxis zunehmend fest, dass sich Drohnen im BVLOS-Betrieb Hubschraubern unserer Mitgliedsunternehmen in gefährlicher Weise annähern. Dabei sind häufig keine Anpassungen des Flugverhaltens erkennbar, obwohl unbemannte Luftfahrzeuge verpflichtet sind, jedes Kollisionsrisiko mit bemannten Luftfahrzeugen zu vermeiden und den Flug zu unterbrechen, wenn dessen Fortsetzung eine Gefahr für andere Luftfahrzeuge darstellen kann.

Umgekehrt ist es den Besatzungen bemannter Luftfahrzeuge aufgrund der geringen charakteristischen Größe unbemannter Luftfahrzeuge regelmäßig nicht möglich, diese rechtzeitig und zuverlässig zu erkennen, um selbst geeignete Ausweichmaßnahmen zu ergreifen.

Die Verantwortung zur Vermeidung von Kollisionen muss daher weiterhin zwingend bei den UAS-Fernpiloten verbleiben, wie dies derzeit gesetzlich verankert und geregelt ist. Wir beabsichtigen, dieses Problemfeld zeitnah gegenüber der zuständigen Luftfahrtbehörde zu adressieren.

An unserer grundsätzlichen Befürwortung der Neufassung des § 21k LuftVO ändert dies jedoch nichts.

Gez. Thomas Hein
Präsident
Deutscher Hubschrauber Verband

Deutscher Hubschrauber Verband e.V.
Sablé-Platz 6, 31675 Bückeburg
Vorsitzender: Thomas Hein
Vertreter: Steffen Lutz, Dr. Frank Liemandt
Amtsgericht Bonn VR2778