

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.

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.

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