

Bückeburg, den 10. April 2026

**Stellungnahme des Deutschen Hubschrauber Verbands e.V.
zum Referentenentwurf
des Bundesministeriums für Verkehr
„Entwurf eines Gesetzes zur Ermöglichung der digitalen Fluggastabfertigung“**

Der Deutsche Hubschrauber Verband e. V. (DHV) bedankt sich für die eingeräumte Gelegenheit zur Stellungnahme. Das Bestreben der Bundesregierung, die Verfahren der Fluggastabfertigung zu digitalisieren, zu vereinfachen und zu beschleunigen, wird ausdrücklich begrüßt. Der DHV spricht sich für eine möglichst zeitnahe Umsetzung der vorgesehenen Maßnahmen aus.

Im Gesamtaufkommen des gewerblichen Hubschrauberbetriebs stellt die Fluggastabfertigung lediglich bei einem geringen Anteil der Flüge einen relevanten Aspekt dar. Ungeachtet dessen hat sich der DHV eingehend mit dem vorliegenden Referentenentwurf befasst und nimmt nachfolgend zu drei ausgewählten Punkten Stellung:

1. Nutzung von Chip und/oder maschinenlesbarer Zone

Mit dem beabsichtigten Gesetz sollen die rechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden, um alternativ zu dem bisherigen manuellen Prozess die digitale Fluggastabfertigung zu ermöglichen. Durch das digitale Verfahren kann der Abfertigungsprozess beschleunigt und dadurch Engpässen sowie Wartezeiten entgegengewirkt werden.

Gem. § 19e Absatz 1 Satz 1 E-LuftVG darf das digitale Verfahren auch zur Luftsicherheitskontrolle und zur Kontrolle beim Einsteigen in das Flugzeug benutzt werden. Daher sind an dieses Verfahren höchste Sicherheitsanforderungen zu stellen.

Aus Sicht des DHV sind die Bestimmungen in § 19e Absatz 1 und 3 E-LuftVG nicht eindeutig mit der auf Seite 16 (Besonderer Teil zu Absatz 2) dargestellten Begründung in Einklang zu bringen.

In dieser Begründung wird auf Seite 8, Zeile 4 ff. zunächst auf alternative Auslesemethoden verwiesen ("anstatt aus der maschinenlesbaren Zone auch aus dem Chip").

Zwar können alternative Auslesemethoden zu Erleichterungen führen, gleichzeitig besteht jedoch die Gefahr, dass eine Sicherheitslücke entsteht, sofern eine der beiden Methoden Schwächen aufweist. Genau dieser Aspekt wird in der weiteren Begründung aufgegriffen: Das Auslesen des Chips wird als sicherer bewertet als das Auslesen der maschinenlesbaren Zone, da nur beim Auslesen des Chips eine verlässliche Echtheitsprüfung gewährleistet werden kann. Das alleinige Auslesen der maschinenlesbaren Zone ist demnach weniger sicher, da eine solche Prüfung nicht möglich ist.

Vor diesem Hintergrund wird daher angeregt, den digitalen Prozess insbesondere unter Sicherheitserwägungen zu überprüfen. Aus unserer Sicht sollte im Luftverkehrsgesetz Folgendes festgelegt werden:

- Bei der Fluggastabfertigung ist alternativ zum manuellen Verfahren ein digitales Verfahren zulässig,
- wenn das digitale Verfahren angewendet wird, sind die Daten aus dem Chip und der maschinelesbaren Zone zu verwenden, um auch die Echtheitsprüfung des vorgelegten Personalausweises oder Reisepasses zu gewährleisten.

Aus § 19e Absatz 1 Satz 2 E-LuftVG ergibt sich, dass die personenbezogenen Daten aus der maschinenlesbaren Zone und aus dem Chip ausgelesen und verarbeitet werden dürfen. Aus § 19e Absatz 3 Nummer 2. E-LuftVG geht hervor, dass die Daten aus der maschinenlesbaren Zone mit der Zweckbindung zur Überprüfung der Echtheit des Chips und der Echtheit der aus dem Chip ausgelesenen Daten ausgelesen und verarbeitet werden dürfen.

Aus den oben genannten Gründen schlagen wir in Abhängigkeit des Ergebnisses der angeregten Prüfung vor, im § 19e ausdrücklich festzulegen, dass die benötigten Daten aus dem Chip und der maschinelesbaren Zone kumulativ zu verwenden sind.

2. Abgleich zwischen Bildaufnahme und Lichtbild im Dokument (§ 19e Absatz 3, Satz 1, Nummer 1.a))

Wir gehen davon aus, dass die im Rahmen des Abfertigungsprozesses am Flugplatz erstellte Bildaufnahme (Gesichtsbild) unmittelbar und sofort in digitale verschlüsselte Daten umgewandelt wird und ein einmaliger Abgleich mit den biometrischen Merkmalen (nicht: „physiologischen“ Merkmalen) erfolgt.

3. Anwendung „Stand der Technik“ (§ 19e Absatz 4 E-LuftVG)

Wir unterstützen ausdrücklich, dass die eingesetzten Verfahren den Anforderungen der Technischen Richtlinien TR-03121 und TR-03135 in der jeweils geltenden Fassung entsprechen müssen und eine Zertifizierung vom Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) erfolgt. Es ist davon auszugehen, dass die genannten TR den jeweiligen Stand der Technik abbilden. Eine „Vermutung“, dass der Stand der Technik in den genannten TR enthalten ist, sollte unseres Erachtens jedoch nicht in das LuftVG geschrieben werden.

Mit Blick auf die Rechtssystematik erscheint es sachgerechter, die TR nicht im LuftVG selbst zu verankern. Stattdessen sollte das zuständige Ministerium (BMI oder BMV) ermächtigt werden, eine allgemeine Verwaltungsvorschrift zu erlassen, in der die anzuwendenden TR festgelegt sind. In dieser Verwaltungsvorschrift sollte zudem eindeutig geregelt werden, zu welchem Zeitpunkt die Zertifizierung durch das BSI zu erfolgen hat und ob sowie in welchen Abständen eine erneute Zertifizierung erforderlich ist.

Die Festlegung in einer Verwaltungsvorschrift bietet den entscheidenden Vorteil, den „Stand der Technik“ für die digitale Fluggastabfertigung verbindlich zu definieren und gleichzeitig flexibel – das heißt ohne Durchführung eines Gesetzgebungsverfahrens – auf Ergänzungen, Änderungen und Aktualisierungen reagieren zu können.

Gez. Thomas Hein
Präsident
Deutscher Hubschrauber Verband

Achim Friedl
Vorstand
Deutscher Hubschrauber Verband