

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

Bundesministerium für Digitales und Verkehr
LF11
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

26. April 2022

Gesetzgebungsverfahren „frühe Beteiligung“ - Siebzehntes Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes und anderer Vorschriften

Sehr geehrte Damen und Herren,
für den Deutschen Hubschrauber Verband bedanke ich mich für die Übersicht von Vorschlägen zur Änderung luftrechtlicher Vorschriften und Gelegenheit zur Stellungnahme, die ich gern wahrnehme. Der DHV nimmt zu den beabsichtigten Änderungen der §§ 1 und 25 LuftVG Stellung und wird zu den anderen Änderungen im Zuge der Verbändeanhörung zum Referentenentwurf eine Kommentierung vornehmen.

Zu § 1 (2) LuftVG:

Die beabsichtigen Streichungen und Ergänzungen hält der DHV für angebracht. Zum formalen Vorgehen schlagen wir vor, die Änderung zugleich zu einer Bereinigung zu nutzen. Damit meinen wir, dass die Aufzählung der Luftfahrzeuge um die Ziffern mit „weggefallen“ gesäubert werden kann und dass Beschreibungen von Luftfahrzeugen, die in der Vergangenheit als Satz 3 angefügt worden sind, in die Aufzählung integriert werden sollten.

Zu § 25 (1) und (2) LuftVG:

Der DHV hält eine umfassende Änderung des § 25 in den Absätzen 1 und 2 für angezeigt und geboten, weil

- geschichtliche Beweggründe, die zu einem strengen Flugplatzzwang geführt haben, überholt sind,
- moderne und zum Teil neuartiger Luftfahrzeuge mit besonderen Start- und Landeeigenschaften (Hubschrauber, VTOL, eVTOL und unbemannte Luftfahrzeuge)

auch außerhalb von Flugplätzen ohne höchstes Risiko starten und landen können und daher ein Zwang zur Benutzung eines Flugplatzes bzw. die Einholung einer behördlichen Erlaubnis nicht erforderlich und unangemessen sind,

- die Freiheit der Benutzung des Luftraumes, wozu auch Start und Landung zählen, durch den teilweisen Wegfall des „Flugplatzzwanges“ weniger beschränkt würde und
- mit einer nicht mehr notwendigen Erlaubniserteilung das Verwaltungsverfahren verringert und die Luftfahrtbehörden entlastet werden.

Den Absatz 1 des § 25 LuftVG schlagen wir daher konkret vor wie folgt zu ergänzen (rote Schrift):

„(1) Luftfahrzeuge dürfen außerhalb der für sie genehmigten Flugplätze nur starten und landen, wenn der Grundstückseigentümer oder sonst Berechtigte zugestimmt und die Luftfahrtbehörde eine Erlaubnis erteilt hat. Für Starts und Landungen von nicht motorgetriebenen Luftsportgeräten tritt an die Stelle der Erlaubnis der Luftfahrtbehörde die Erlaubnis des Beauftragten nach § 31c; dieser hat die Zustimmung der Luftfahrtbehörde einzuholen, wenn das Außenlandegelände weniger als 5 Kilometer von einem Flugplatz entfernt ist. Luftfahrzeuge dürfen außerdem auf Flugplätzen

1. außerhalb der in der Flugplatzgenehmigung festgelegten Start- oder Landebahnen oder

2. außerhalb der Betriebsstunden des Flugplatzes oder

3. innerhalb von Betriebsbeschränkungszeiten für den Flugplatz

nur starten und landen, wenn der Flugplatzunternehmer zugestimmt und die Genehmigungsbehörde eine Erlaubnis erteilt hat.

Die Erlaubnis nach Satz 1, 2 oder 3 kann allgemein oder im Einzelfall erteilt, mit Auflagen verbunden und befristet werden. Satz 3 gilt nicht für besonderen Flugbetrieb für Tätigkeiten im öffentlichen Interesse nach Artikel 4 Absatz 1 Buchstaben a) bis h) der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26. September 2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 1035/2011 sowie der Verordnungen (EG) Nr. 1265/2007, (EG) Nr. 1794/2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EU) Nr. 255/2010.“

Den Absatz 2 des § 25 LuftVG schlagen wir daher konkret vor wie folgt zu ergänzen (rote Schrift):

„(2) Einer Erlaubnis und Zustimmung nach Absatz 1 bedarf es nicht, wenn

1. der Ort der Landung infolge der Eigenschaften des Luftfahrzeugs nicht vorausbestimmbar ist,
2. die Landung auf einer Landestelle an einer Einrichtung von öffentlichem Interesse im Sinne von Absatz 4 erfolgt,
3. Start und Landung in Rahmen des Such- und Rettungsdienstes, der Brandbekämpfung oder der Notfall- und Katastrophenhilfe erfolgen oder
4. die Landung aus Gründen der Sicherheit oder zur Hilfeleistung bei einer Gefahr für Leib oder Leben einer Person erforderlich ist; das Gleiche gilt für den Wiederstart nach einer solchen Landung mit Ausnahme des Wiederstarts nach einer Notlandung.

Einer Erlaubnis nach Absatz 1 Satz 1 bedarf es nicht für Hubschrauber (ggf. auf ein MTOM beschränkt) bei Starts und Landungen außerhalb geschlossener Ortschaften oder in Industrie- und Gewerbegebieten im gewerbsmäßigen Flugbetrieb oder für Tätigkeiten im öffentlichen Interesse.

*In den Fällen des Satzes 1 Nummer 1 und 2 ist die Besatzung des Luftfahrzeugs verpflichtet, dem Berechtigten über Namen und Wohnsitz des Halters, des Luftfahrzeugführers sowie des Versicherers Auskunft zu geben; bei einem unbemannten Luftfahrzeug ist sein **Betreiber oder der Fernpilot** zu entsprechender Auskunft verpflichtet. Nach Erteilung der Auskunft darf der Berechtigte den Abflug oder die Abbeförderung des Luftfahrzeugs nicht verhindern.“*

Änderungen des § 25 LuftVG ziehen auch Änderungen des § 18 LuftVO nach sich.

Für weitere Erläuterungen oder Begründungen stehen wir zur Verfügung.



Thomas Hein

Vorstandsvorsitzender Deutscher Hubschrauberverband