



Hintergrundinformationen Österreich-Deutschland (Stand 3.1.2026)

Die Beendigung der gegenseitigen Anerkennung der Lizenzen zwischen Österreich und Deutschland (Harmonisierung vom 22. Mai 1995) hat zu vielen Diskussionen geführt. Der DHV hatte in den DHV-News darüber berichtet. In einschlägigen Blogs und Medien wurden einige Fakten einseitig dargestellt. Wir möchten mit dieser Mitteilung den Hintergrund, die Rechtslage und den aktuellen Stand der Gespräche transparent und nachvollziehbar erläutern.

Was war der Sinn der Erklärung (Harmonisierung) von 1995?

In der Erklärung der Bundesministerien für Verkehr beider Länder vom 22.5.1995 wurden vereinfacht ausgedrückt die Lizenzen gegenseitig und gleichermaßen anerkannt. Somit war es z.B. möglich, dass deutsche Staatsbürger in Österreich den Paragleiterschein erwerben konnten, um mit dieser Lizenz auch in Deutschland oder anderen Ländern zu fliegen. Zu dieser Zeit stimmten das österreichische und das deutsche Ausbildungswesen inhaltlich so weit überein, dass sowohl die Ausbildung als auch die Lizenzen der Piloten in Österreich und Deutschland wechselseitig anerkannt wurden, ohne Rücksicht auf den Inhaberwohnsitz. Für Piloten aus anderen Ländern galt und gilt nach wie vor eine Gästeflugregelung. Ausländische Piloten mit einer Pilotenerlaubnis ihres Heimatlandes dürfen in Deutschland fliegen, wenn sie zusätzlich die internationale „IPPI-Card“ der FAI in den Stufen 4 oder 5 besitzen.

Was hat sich im Bereich Ausbildung geändert?

In den 30 Jahren seit Beginn der Harmonisierung mit Österreich hat sich das Ausbildungswesen stetig fortentwickelt. Neue Erkenntnisse besonders aus der Ausbildung und Prüfung der Piloten, der Aus- und Fortbildung der Fluglehrer und der Unfallanalyse wurden vom DHV-Ausbildungsreferat erfasst und in die Theorie- und Praxis-Lehrpläne und die Prüferanweisungen eingearbeitet.

Mit der Harmonisierung von 1995 hat der Luftsport den allgemeinen Grundsatz verlassen, dass ein Inländer für Flüge im Inland auch die inländische Lizenz - in Deutschland den deutschen Luftfahrerschein - besitzen muss. Seit 1995 haben sich jedoch die Umstände in mehrfacher Hinsicht verändert:

- Unterschiedliche Ansätze in der Ausbildung: Dies betrifft in Deutschland die praktische und theoretische Pilotenausbildung, wie z.B. Änderung Landeanflugverfahren, Einführung eines Simulatortrainings, verpflichtendes Groundhandling, die Anleitung bei Höhenflügen durch 2 Lehrpersonen/Fluglehrer, Ausbildung in zwei unterschiedlichen Fluggeländen und das Flugschulmonitoring anhand der Pilotenumfrage nach Scheinerteilung. Die Fluglehrerausbildung erfolgt in Deutschland über den DHV und nicht in kommerziellen Flugschulen. Unterschiede bestehen auch in der Prüfung. Sie darf nicht flugschulintern erfolgen, sondern erfolgt nach verbindlichen Prüfanweisungen. Zudem wurde der Ausbildungsnachweis generell digitalisiert. Mit hohem Aufwand hat das DHV Ausbildungsreferat Video-Tutorials für Flugmanöver und Flugtechnik allen Piloten und

Flugschulen kostenfrei zur Verfügung gestellt, um die Ausbildung zu professionalisieren. Umgekehrt besteht seitens Österreich beispielsweise Kritik dahingehend, dass in Deutschland Höhenflüge anders definiert sind. Um die Unfallschwerpunkte bei Start- und Landung zu berücksichtigen, wurde in Deutschland die Möglichkeit geschaffen, auch Höhenflüge mit geringerer Höhendifferenz zu ermöglichen, um dafür vermehrt die Start- und Landetechniken in der Ausbildung zu üben.

- Das deutsche Verkehrsministerium (BMV) stellt in einem Schreiben an das österreichische Verkehrsministerium vom Februar 2024 fest, dass die frühere Übereinstimmung der beiden Ausbildungswesen heute nicht mehr besteht. Deutschland möchte sicherstellen, dass alle inländischen Piloten nach denselben Standards ausgebildet und geprüft werden.
- Die IPPI-Card wurde als international einheitlicher Befähigungsstandard für Gleitsegel- und Hängegleiterpiloten eingeführt. Mit der IPPI-Card und ihren heimischen Lizenzen können die österreichischen und die deutschen Piloten dank der Gästeflugregelungen ungehindert unabhängig von einer Harmonisierungsvereinbarung in beiden Ländern fliegen.

Warum hat das Bundesministerium für Verkehr die Regelung der Harmonisierung von 1995 aufgehoben?

Im Rahmen des Luftsicherheitsprogramms der Bundesrepublik Deutschland führte das Bundesministerium für Verkehr (BMV) eine Überprüfung bestehender luftrechtlicher Regelungen durch, in deren Zusammenhang auch die Erklärung zur Harmonisierung aus dem Jahr 1995 betrachtet wurde. Der DHV als beauftragte Behörde steht hierzu in regelmäßigem fachlichem Austausch mit dem BMV, insbesondere zu rechtlichen Rahmenbedingungen des Sports sowie zu Ausbildungsinhalten. Vor dem Hintergrund der im Rahmen dieses Austauschs thematisierten Unterschiede in den Ausbildungsstrukturen zwischen Deutschland und Österreich wurde eine vertiefte Prüfung der Harmonisierung von 1995 vorgenommen. Der DHV wurde mit Datum des 21.09.2023 seitens des BMV aufgefordert, eine Stellungnahme hinsichtlich der Unterschiede abzugeben.

Auf Grundlage der Ergebnisse dieser Prüfung kontaktierte das BMV am 22.02.2024 das österreichische Bundesministerium für Verkehr. In diesem Schreiben ging es um die Unterschiede der Ausbildungssysteme der beiden Länder.

Am 10. März 2025 folgte ein weiteres Schreiben des BMV an das österreichische Verkehrsministerium und an den ÖAeC: Darin ging es im Kern darum, dass die Anwendung einer alten Harmonisierung vor dem Hintergrund des nationalen Rechts problematisch ist und die Rechtswirksamkeit des Abkommens nicht zu bejahen ist, da die Rechtsverordnungen Anwendungsvorrang haben und Piloten in Deutschland nach § 4, Abs. 1 LuftVG eine deutsche Erlaubnis benötigen. Es wurde darauf hingewiesen, dass Gastpiloten mit ständigem Wohnsitz außerhalb von Deutschland davon ausgenommen sind. Zudem soll ausdrücklich den Inhabern einer Lizenz aus Österreich die Anerkennung dieser Lizenz in Deutschland ermöglicht werden und die bisherige Kooperation der beauftragten Luftsportverbände fortgesetzt werden. Es wurde angekündigt, das überholte Abkommen Ende 2025 auslaufen zu lassen.

Aus diesem Grund gab es im März 2025 weitere Gespräche zwischen DHV und ÖAeC hinsichtlich der weiteren Zusammenarbeit. Hierbei ging es inhaltlich um die Möglichkeit, Prüfungen für den Erwerb der deutschen Lizenz zu ermöglichen.

Schlussfolgerung: Der Kommunikationsprozess in dieser Sache läuft bereits seit Jahren. Das Vorgehen des BMV entspricht im Kern einer europaweit üblichen Systemlogik: Der Wohnsitz im

Inland führt zu einer inländischen Erlaubnis, grenzüberschreitendes Fliegen erfolgt im Rahmen von Gästeregelungen.

Welche konkreten Änderungen sind ab 1.1.2026 verbindlich?

Im Oktober 2025 veröffentliche das BMV eine NfL mit folgenden Eckpunkten:

- Ab dem 1.1.2026 benötigen Piloten mit ständigem Wohnsitz in Deutschland einen Luftfahrerschein gem. § 4 Absatz 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG), um in Deutschland zu fliegen.
- Piloten mit Wohnsitz in Deutschland, die bis zum 31.12.2025 in Österreich den Paragleiter- bzw. Hängegleiterschein und Zusatzberechtigungen erworben haben, dürfen mit dieser Lizenz auch künftig in Deutschland tätig werden (Bestandsschutz). Unter Zusatzberechtigungen sind auch die Tandem- und Fluglehrerberechtigung zu verstehen. Somit dürfen die bisher in Österreich ausgebildeten Tandempiloten und Fluglehrer weiterhin in Deutschland fliegen bzw. tätig sein.
- Die für den Erwerb des deutschen Luftfahrerscheins erforderliche Anerkennung der Ausbildung in österreichischen Flugschulen obliegt dem DHV als Beauftragten nach § 31c LuftVG. Die abschließende Prüfung und die Erteilung der Lizenz müssen stets durch den DHV erfolgen.

Das BMV stellt mit dem Auslaufen der Harmonisierung von 1995 sicher, dass deutsche Piloten nach denselben Standards unter behördlicher Aufsicht geprüft werden. Somit ist eine eindeutige rechtliche Zuordnung mit reduziertem Verwaltungsaufwand gewährleistet.

Gespräche zwischen DHV und ÖAeC

Bei den im März 2025 laufenden Gesprächen, zeichnete sich eine Lösung ab, wie ab 2026 auf mehreren Ebenen weiter kooperiert werden kann. Dies beinhaltet auch ein Angebot seitens des DHV, dass eine Ausbildung zum deutschen Luftfahrerschein in Österreich weiterhin möglich sein soll – unter leicht angepassten Ausbildungskriterien (Prüfung nach deutschen Prüfungsrichtlinien). Am 14.12.25 fand ein weiteres Gespräch zwischen Vertretern des ÖAeC und des DHV statt, ohne dass es zu einem konkreten Ergebnis gekommen ist. Die Ansätze aus den vorherigen Gesprächen wurden revidiert.

Festgestellt wurde seitens des ÖAeC, dass die bestehende Gästeflugregelung im österreichischen Bundesgebiet weiterhin anzuwenden ist. Ausnahme: Lizenzen für Fluglehrer und Tandempiloten. Somit dürfen ab 1.1.2026 Fluglehrer und Tandempiloten mit deutscher Lizenz ihre Berechtigungen nicht mehr ausüben. Dagegen gilt (wie vorher erwähnt) für österreichische Piloten inkl. der Fluglehrer- und Tandemberechtigungen in Deutschland Bestandsschutz. Der DHV setzt sich für eine weitgehende Übergangslösung in Abstimmung mit dem BMV ein, damit sich die Flugschulen auf die veränderten Bedingungen einstellen können. Wir verfolgen nach wie vor eine bilaterale Vereinbarung zwischen den Verbänden.

Anders als in der „Gerüchteküche“ dargestellt, arbeiten DHV und ÖAeC an konstruktiven Lösungen, um den Anforderungen der Verkehrsministerien Rechnung zu tragen. Wir verstehen, dass die Änderungen Fragen auslösen. Gleichzeitig möchten wir darauf hinweisen: Ein Teil der öffentlichen Diskussion wird derzeit von unterschiedlichen Interessengruppen geprägt, die den Sachverhalt verkürzt darstellen oder spekulative Schlussfolgerungen ziehen. Maßstab sind jedoch die geltende Rechtslage und das erforderliche Sicherheitsniveau.

Schlussfolgerung: Der Kommunikationsprozess in dieser Sache läuft bereits seit Jahren. Von der ersten Information bis zur Veröffentlichung, hat der DHV versucht, eine für alle Seiten akzeptable Lösung zu finden.

Geht es dem DHV um wirtschaftliche Interessen?

Der DHV ist ein Pilotenverband und verfolgt besonders das Ziel, unseren Sport sicherer zu machen. Wir möchten klarstellen, dass der DHV kein kommerzielles Interesse hat (Thema Umschreibung der Lizenzen). Die Scheinerteilungsgebühr richtet sich transparent nach der Kostenverordnung (LuftKostV).

Warum das alles in einem harmonisierten Europa?

Der Luftsport ist in Europa national geregelt. Sobald man einen Wohnsitz in Deutschland hat, braucht man auch die dazugehörige inländische Lizenz. Schaut man über die Landesgrenzen, so ist dies in vielen Ländern (auch im Bereich Luftsport) ebenso geregelt.

Unser Anliegen ist eine sachliche, faktenbasierte und faire Darstellung der Hintergründe. Über den Fortgang der Gespräche mit dem ÖAeC und relevante Entwicklungen werden wir weiterhin informieren.