Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • 11030 Berlin

Präsidenten des Deutschen Bundestages
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert MdB
- Parlamentssekretariat -
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Norbert Barthle MdB
Parlamentarischer Staatssekretär
beim Bundesminister für Verkehr
und digitale Infrastruktur

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2100
FAX +49 (0)30 18-300-2119

psts-ba@bmvi.bund.de
www.bmvi.de

Datum: Berlin, 05. JUN. 2015
Seite 1 von 1

Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Markus Tressel, Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend
„Kritik der europäischen Flugaufsichtsbehörde am Luftfahrt-Bundesamt“
- Drucksache 18/04767

Anlagen: Antwort der Bundesregierung auf die oben bezeichnete Kleine Anfrage (mit 4 Mehrabdrucken)

Sehr geehrter Herr Präsident,

als Anlage übersende ich die Antwort der Bundesregierung auf die oben bezeichnete Kleine Anfrage. Mehrabdrucke dieses Schreibens mit Anlagen für die Fraktionen des Deutschen Bundestages sind beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen

Norbert Barthle

Zertifikat seit 2009
audit berufundfamilie

Anlage
zum Schreiben
vom 05.06.2015

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Markus Tressel, Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend
„Kritik der europäischen Flugaufsichtsbehörde am Luftfahrt-Bundesamt“
- Drucksache 18/04767

Frage 1: *Wie viele Stellen sind beim LBA derzeit unbesetzt?*

Antwort:
Beim LBA sind derzeit insgesamt 49,75 Stellen frei besetzbar. Bis Ende des Jahres sollen freie Stellen sukzessive besetzt werden.

Frage 2: *Wie viele Stellen mit Leitungsfunktion (Abteilungsleiter u.a.) sind derzeit unbesetzt oder werden nur kommissarisch ausgeübt (bitte die Stellen mit Bezeichnung tabellarisch auflisten)?*

Antwort:
Zurzeit ist die Leitung des Referats S 1 unbesetzt.

Frage 3: *In welchem Umfang fand in den letzten fünf Jahren ein Personalaufwuchs beim LBA statt (bitte nach Jahr tabellarisch darstellen)?*

Antwort:
Der Personalaufwuchs in den letzten fünf Jahren umfasst 203 Vollzeitkräfte,
nach Einzeljahren:

32 Planstellen im Jahr 2011;
91,5 Planstellen im Jahr 2012;
40,5 Planstellen im Jahr 2013;
30 Planstellen im Jahr 2014;
9 Planstellen im Jahr 2015.

Dies zeigt einen Personalaufwuchs beim Luftfahrt-Bundesamt in einem bislang nicht gekannten Maße.

Frage 4: *Was hat die europäische Luftaufsichtsbehörde EASA in ihrem Audit aus dem Jahr 2014 im Einzelnen beanstandet?*

Antwort:
Die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) hat Beanstandungen in den Bereichen Flugmedizin, Luftfahrttechnik und Lizenzierung von Luftfahrtpersonal vorgebracht.

Frage 5: *Was konkret hat die europäische Luftaufsichtsbehörde EASA in ihrem Audit aus dem Jahr 2014 hinsichtlich des deutschen Systems der flugmedizinischen Tauglichkeitsprüfungen beanstandet?*

Antwort:
Die Beanstandungen der EASA vom 11.07.2014 bezogen sich auf die Rechtslage vor Inkrafttreten der Änderungsverordnung zur Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV). Sie betrafen insbesondere die Anwendung der Verfahrensregeln für die Zulassung oder Wiederzulassung von flugmedizinischen Sachverständigen und Zentren und die Gewährleistung einer wirksamen Aufsicht über die flugmedizinischen Sachverständigen und Zentren, die Verfahren bei der Zweitüberprüfung in grenzwertigen und strittigen Fällen sowie die Übermittlung von Daten durch die flugmedizinischen Sachverständigen und Zentren an das Luftfahrt-Bundesamt.

Frage 6: *Ist es zutreffend, dass die EASA kritisiert hat, dass im LBA Personal davon abgehalten wird, medizinische Unterlagen zu prüfen (vgl. Report Mainz vom 14.02.2015), und wenn ja, mit welcher Begründung?*

Frage 7: *Ist es zutreffend, dass die EASA kritisiert hat, dass es beim LBA kein Verfahren gibt, um Tauglichkeitszeugnisse zu überprüfen und ungültig zu machen (vgl. Report Mainz vom 14.02.2015), und wenn ja, mit welcher Begründung?*

Frage 8: *Ist es zutreffend, dass die EASA kritisiert hat, dass das LBA nicht die notwendige Kompetenz hat, um seine Verantwortung im Rahmen der Sicherstellung der Flugtauglichkeit der lizenzierten Flugzeugführer zu erfüllen (vgl. Report Mainz vom 14.02.2015), und wenn ja, mit welcher Begründung?*

Antwort:
Die Fragen 6 bis 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die EASA hat die genannten Punkte angesprochen. Eine Begründung erfolgte jeweils nicht.

Frage 9: *Welche Schlussfolgerungen hat die Bundesregierung aus den Beanstandungen der EASA im Einzelnen gezogen? Was hat das LBA der EASA auf die Beanstandungen erwidert?*

Antwort:
Bei der Erstellung der Änderungsverordnung zur LuftPersV, mit der die nationalen Zuständigkeiten und Verfahren zur Anwendung der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 festgelegt werden, wurden Beanstandungen der EASA berücksichtigt. Auch wurde die Personalsituation im LBA weiter verbessert. Das LBA hat schon während der Inspektion der EASA im Juli 2014 einzelne Beanstandungen fachlich erläutert und das nationale Vorgehen begründet.

Frage 10: *Liegt eine Antwort der EASA auf diese Stellungnahme vor, und welchen Inhalt hat diese?*

Antwort:
Die Antwort bezog sich auf einen vom LBA vorgelegten Korrekturplan in Bezug auf die Flugmedizin und die Bitte um eine Konkretisierung der Abhilfemaßnahmen und einen Zeitplan zur Umsetzung.

Frage 11: *Welche Fragen hat die Europäische Kommission der Bundesregierung aufgrund des EASA-Berichts gestellt?*

Antwort:
Es wurden keine Fragen gestellt.

Frage 12: *Hat die Europäische Kommission aufgrund des EASA-Berichts ein Aufforderungsschreiben an Deutschland geschickt und, wenn ja, wegen Verstoßes gegen welche Verordnung bzw. gegen welche Verordnungen? Wann wurde dieses Schreiben verschickt?*

Antwort:
Ja. Das Schreiben wurde am 07.10.2014 übermittelt und beinhaltete den Hinweis auf Verstöße gegen die Verordnungen der Kommission (EU) Nr. 748/2012 über Lufttüchtigkeitszeugnisse, (EU) Nr. 2042/2003 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und (EU) Nr. 1178/2011 in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt.

Frage 13: *Wann hat die Bundesregierung der Europäischen Kommission zu diesen aufgeworfenen Fragen eine Antwort übermittelt? Welche Antworten hat die Bundesregierung der Europäischen Kommission konkret übermittelt?*

Antwort:
Die Bundesregierung hat der Europäischen Kommission am 01.12.2014 eine Antwort übermittelt. Neben dem Hinweis auf die geänderten Rechtsvorschriften nahm die Bundesregierung auch Stellung zu der Personalsituation.

Frage 14: *Seit wann gilt die Verordnung zur Anpassung luftrechtlicher Bestimmungen in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt an die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Europäischen Kommission vom 3. November 2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäß der Verordnung (EG) Nr.216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates in Deutschland?*

Antwort:
Die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 gilt in der Bundesrepublik Deutschland in Bezug auf die flugmedizinischen Anforderungen seit dem 09.04.2013.

Frage 15: *Wann wurde die Anpassung der nationalen Rechtsverordnungen an die Vorgaben der EU Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Europäischen Kommission vom 3. November 2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäß der Verordnung (EG) Nr.216/ 2008 des Europäischen Parlaments und des Rates in Deutschland vorgenommen und was ist abgeändert worden?*

Antwort:
Die am 24.12.2014 in Kraft getretene Änderungsverordnung zur LuftPersV hat die unmittelbar geltende Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 im Hinblick auf die nationalen Zuständigkeiten und Verfahren konkretisiert.

Frage 16: *Welche Störungen müssen zur abschließenden Tauglichkeitsentscheidung vom Fliegerarzt an das LBA seit April 2013 verwiesen, also abgetreten werden?*

Antwort:
Die Anlässe, bei denen die Entscheidung über die Tauglichkeit an das LBA verwiesen werden muss, sind seit dem 24.12.2014 in § 21 Absatz 3 der LuftPersV festgelegt.

Frage 17: *Gelten Sondergenehmigungen für die Tauglichkeit eines Piloten, die Fliegerärzte vor April 2013 ausgesprochen haben, auch für den Zeitpunkt danach? Aus welchen Gründen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in diesen Fällen keine medizinischen Gutachten zur aktuellen Flugtauglichkeit eingeholt?*

Antwort:
Ja. Der Bundesregierung liegen keine entsprechenden Erkenntnisse vor, da die Flugmediziner abschließend entscheiden.

Frage 18: *Besteht eine Pflicht zur Vorlage der Pilotenlizenz beim Fliegerarzt? Wie beabsichtigt die Bundesregierung vor dem Hintergrund des Absturzes der Germanwings-Maschine eine Sicherstellung der Information der untersuchenden Fliegerärzte im Hinblick auf alle Inhalte der Pilotenlizenz?*

Antwort:
Eine Vorlage der Pilotenlizenz beim Flugmediziner ist nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 nicht vorgesehen.

Frage 19: *Wie bewertet die Europäische Kommission nach Kenntnis der Bundesregierung die Tatsache, dass dem LBA nur ein "pseudonymisierter" Bericht der ärztlichen Flugtauglichkeitsuntersuchung, die einem Piloten nicht persönlich zugeordnet werden kann, übermittelt wird?*

Antwort:
Der Bundesregierung liegt keine Bewertung der Europäischen Kommission zur Pseudonymisierung vor.

Frage 20: *Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dem in Schweden angewendeten System, in dem alle behandelnden Ärzte von Piloten den Behörden Bericht erstatten und diese Daten von der Behörde gebündelt werden? Inwieweit ist nach Auffassung der Bundesregierung ein derartiges System geeignet, das Risiko eines solchen Absturzes zu reduzieren?*

Antwort:
Die Beratungen der vom Bundesverband der deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) eingesetzten Task Force sind noch nicht abgeschlossen. Die Bundesregierung wird aus den Ergebnissen der Beratungen die entsprechenden Schlussfolgerungen ziehen.

Frage 21: *Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung zutreffend, dass europäische Länder die Übernahme deutscher Flugtauglichkeitszeugnisse in ihrem Zuständigkeitsbereich mittlerweile verweigern, und wenn ja aus welchen Gründen? Welche Länder sind das? Welche Konsequenzen beabsichtigt die Bundesregierung daraus zu ziehen?*

Antwort:
Nein.

Frage 22: *Wie wird die Lizenzvergabe für flugmedizinische Sachverständige beaufsichtigt, und wie soll sichergestellt werden, dass Piloten nicht nach einer negativen Beurteilung den Fliegerarzt wechseln („doctor hopping")?*

Antwort:
Die flugmedizinischen Sachverständigen werden nicht lizenziert, sondern vom LBA anerkannt und beaufsichtigt. Gemäß Absatz MED.A.035 Buchstabe c der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 müssen die Bewerber für eine Verlängerung oder Erneuerung des Tauglichkeitszeugnisses vor Beginn der entsprechenden Untersuchungen das Tauglichkeitszeugnis vorlegen und der Flugmediziner hat nach Beendigung der Untersuchung einen Bericht zu erstellen.

Frage 23: *Wie beabsichtigt die Bundesregierung die Unterstützung der Piloten sicherzustellen, die unter psychischen Krankheiten oder Suchterkrankungen leiden, damit das Eingestehen einer solchen Krankheit für die Piloten nicht das Ende ihrer wirtschaftlichen Existenz bedeutet?*

Antwort:
Nach Auffassung der Bundesregierung ist es vorrangig Aufgabe der jeweiligen Arbeitgeber, Piloten mit psychischen Krankheiten oder Suchterkrankungen in ihrer wirtschaftlichen Existenz zu stützen.

Frage 24: *Was sind die Ziele der vom Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Alexander Dobrindt angekündigten Task Force zu diesem Thema?*

Antwort:
Die Task Force wurde am 02.04.2015 unter dem Dach des BDL einberufen. Die Task Force beschäftigt sich im Schwerpunkt mit Verfahren zur Regelung des Cockpit-Zugangs und mit der flugmedizinischen Untersuchung.

Frage 25: *Wer gehört der Task Force an, und bis wann sollen Ergebnisse vorliegen?*

Antwort:
Neben dem BDL, den deutschen Fluggesellschaften als dessen Mitgliedern und den Behörden nimmt auch die Pilotengewerkschaft Cockpit teil, bei den Erörterungen des Cockpit-Zugangs zusätzlich auch die Flugbegleiter-Gewerkschaft (UFO). Im Bereich Flugmedizin nehmen auch Flugmediziner sowie psychologische und psychiatrische Sachverständige an den Beratungen teil. Ein Termin, bis wann Ergebnisse vorliegen sollen, wurde nicht festgelegt, da die Ergebnisse vom weiteren Verlauf der Flugunfalluntersuchung abhängig sind.