

## 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  
– Drucksache 18/11382 –**

### **Umsetzung des Fünfzehnten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes – Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit im Luftverkehr**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Nach dem tragischen Flugzeugabsturz am 24. März 2015 in den französischen Alpen hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur eine Task Force Airline Safety eingerichtet, welche Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit im Luftverkehr erarbeiten sollte. Mit dem Fünfzehnten Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes wurden diese Maßnahmen vom Deutschen Bundestag beschlossen. Dazu zählt die Einführung von verdachtsunabhängigen Kontrollen für das Fluggesetzpersonal vor Dienstbeginn, bei denen stichprobenhaft geprüft werden soll, ob Personen unter Einfluss von Medikamenten, Alkohol oder anderen psychoaktiven Substanzen stehen. Das Luftfahrt-Bundesamt hat dabei das Recht erhalten, unangemeldet Flugzeuge zu betreten und die Dienstfähigkeit der Piloten zu überprüfen. Es hat zudem den Auftrag vom Gesetzgeber erhalten, eine elektronische Datenbank über durchgeführte flugmedizinische Untersuchungen und Beurteilungen („flugmedizinische Datenbank“) aufzubauen. Die Datenbank soll dazu dienen, die Aufsicht über die Tätigkeit der anerkannten flugmedizinischen Sachverständigen und flugmedizinischen Zentren sicherzustellen und mehrfache Anträge auf Erteilung eines Tauglichkeitszeugnisses bei unterschiedlichen flugmedizinischen Sachverständigen oder flugmedizinischen Zentren zu verhindern (sogenanntes doctor hopping).

1. Wann wurde die elektronische flugmedizinische Datenbank beim Luftfahrt-Bundesamt in Betrieb genommen?

Sollte die elektronische flugmedizinische Datenbank noch nicht in Betrieb genommen sein, bis wann ist damit zu rechnen, und welche Gründe haben zur Verzögerung des Einsatzes geführt?

Die elektronische flugmedizinische Datenbank wird in Kürze den Fliegerärzten zur Verfügung gestellt. Für die Beschaffung der hierfür notwendigen Software

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 27. März 2017 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

war eine zeitintensive, europaweite öffentliche Ausschreibung erforderlich. Darüber hinaus mussten an der Software umfangreiche Anpassungen im Hinblick auf die Systemkompatibilität vorgenommen werden.

2. Wie hoch war im Jahr 2016 die Anzahl der Flugtauglichkeitsuntersuchungen für Berufspiloten, und wie viele Berufspiloten wurden zeitweise oder dauerhaft für fluguntauglich erklärt?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

3. Wie viele Prüfungen der Anerkennungsvoraussetzungen von flugmedizinischen Sachverständigen und flugmedizinischen Zentren nach Maßgabe der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 hat das Luftfahrt-Bundesamt im Jahr 2016 vorgenommen, und wie viele Anerkennungen hat es gegeben?

Im Jahr 2016 wurden 144 Prüfungen der Anerkennungsvoraussetzungen durchgeführt.

4. In welchem Umfang hat das Luftfahrt-Bundesamt im Jahr 2016 Räumlichkeiten von flugmedizinischen Sachverständigen und flugmedizinischen Zentren betreten und nach Maßgabe der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 Ermittlungen vorgenommen, um zu überprüfen, ob untauglichen Bewerbern ein flugmedizinisches Tauglichkeitszeugnis ausgestellt wurde?

Inwiefern gab es dabei Beanstandungen?

Im Jahr 2016 konzentrierte sich das LBA auf die Überprüfung von Fliegerärzten anhand von Dokumenten. Durch die elektronische flugmedizinische Datenbank können die medizinischen Sachverständigen des LBA zukünftig direkt auf die Untersuchungsergebnisse zugreifen und damit einschätzen, wann eine Überprüfung der Räumlichkeiten von Fliegerärzten sinnvoll ist.

5. Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind für diese Prüfungen (Fragen 3 und 4) beim Luftfahrt-Bundesamt zuständig?

Wie viele Planstellen sind unbesetzt?

Ist ein Personalaufwuchs vorgesehen?

Wenn ja, in welchem Umfang, und in welchem Zeitraum?

Das LBA verfügt derzeit über 18 Mitarbeiter, vakant sind derzeit nur 3,88 Stellen. Alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben in unterschiedlicher Ausprägung mit den in den Antworten zu den Fragen 3 und 4 angesprochenen Prüfungen zu tun. Ein Personalaufwuchs ist vorgesehen.

6. Wie viele Ärztinnen und Ärzte, die die Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 erfüllen, sind insgesamt beim Luftfahrt-Bundesamt beschäftigt?

Wie viele Planstellen sind unbesetzt?

Ist ein Personalaufwuchs vorgesehen?

Wenn ja, in welchem Umfang, und in welchem Zeitraum?

Das LBA verfügt über sechs Stellen für ärztliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, von denen derzeit 3,87 Stellen besetzt sind. Derzeit sind zwei Stellen zur Nachbesetzung ausgeschrieben.

7. In wie vielen Fällen ist das Luftfahrt-Bundesamt im Jahr 2016 nicht den Empfehlungen des fliegerärztlichen Ausschusses zur Beratung der medizinischen Sachverständigen des Luftfahrt-Bundesamtes zur Entscheidung über die flugmedizinische Tauglichkeit von Pilotinnen und Piloten gefolgt, und aus welchen Gründen ist dies geschehen?

Bisher hat das LBA in keinem der dem fliegerärztlichen Ausschuss zugeleiteten Fälle abschließend entschieden.

8. Wie viele Aus- und Weiterbildungsangebote für flugmedizinische Sachverständige gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 hat das Luftfahrt-Bundesamt in den Jahren 2015 und 2016 jeweils angeboten?

Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind für diese Aufgabe beim Luftfahrt-Bundesamt zuständig?

Wie viele Planstellen sind unbesetzt?

Ist ein Personalaufwuchs vorgesehen?

Wenn ja, in welchem Umfang, und in welchem Zeitraum?

Das LBA hat mehrere Informationsveranstaltungen für Fliegerärzte zur Information über die neue Rechtslage und die neue Software durchgeführt. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

9. Wie viele stichprobenartige Kontrollen der Dienstfähigkeit von Luftfahrzeugführern hat das Luftfahrt-Bundesamt im Jahr 2016 durchgeführt?

Wie oft wurden dabei unangemeldet Flugzeuge betreten?

In wie vielen Fällen wurde dabei der Einfluss von Personen durch Medikamente, Alkohol oder andere psychoaktive Substanzen festgestellt?

Das 15. Änderungsgesetz zum Luftverkehrsgesetz, das am 3. Juli 2016 in Kraft trat, schafft unter anderem die erforderliche Rechtsgrundlage, Piloten stichprobenartig auf den Konsum von Alkohol und Rauschmittel zu kontrollieren. Nachdem das LBA im Jahr 2016 die notwendigen Voraussetzungen zur Durchführung der Kontrollen geschaffen hat, konnten seit dem 1. Januar 2017 40 Kontrollen durchgeführt werden. Alle Ergebnisse dieser im Rahmen des Vorfeldinspektionsprogrammes (ARO.RAMP) durchgeführten Kontrollen sind unauffällig.

10. Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind für diese Aufgabe beim Luftfahrt-Bundesamt zuständig?

Wie viele Planstellen sind unbesetzt?

Ist ein Personalaufwuchs vorgesehen?

Wenn ja, in welchem Umfang, und in welchem Zeitraum?

Im LBA sind für Vorfeldinspektionen 19 Stellen im Sachgebiet Luftverkehrssicherheit vorhanden. Eine dieser Stellen ist derzeit unbesetzt. Ein Personalaufwuchs ist in den letzten Jahren bereits erfolgt, so dass die Aufgaben im vollen Umfang wahrgenommen werden können.

11. Welche Fluggesellschaften mit Landerechten an Verkehrsflughäfen in Deutschland haben nach Kenntnis der Bundesregierung keine Beratungs- und Anlaufstellen zur Prävention und Behandlung bei psychischen Problemen sowie Suchtgefahr („Peer-Support-Programme“)?

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse über die Existenz von sogenannten „Peer-Support-Programmen“ bei Fluggesellschaften, die Landerechte in Deutschland haben, vor.

12. Hat sich die Bundesregierung der Empfehlung der Task Force Airline Safety folgend bei der Europäischen Kommission für Regelungen eingesetzt, die das Vorhalten von „Peer-Support-Programmen“ für alle Fluggesellschaften verbindlich machen?

Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung hat sich wiederholt für die Einführung der sogenannten „Peer-Support-Programme“ eingesetzt. Mit einer Einführung verbindlicher europäischer Regelungen wird noch in diesem Jahr gerechnet.

13. Wird die von der Task Force Airline Safety vorgeschlagene Zwei-Personen-Regelung für das Cockpit nach Kenntnis der Bundesregierung unverändert bei allen deutschen Fluggesellschaften umgesetzt?

Welche ausländischen Fluggesellschaften mit Landerechten an Verkehrsflughäfen in Deutschland setzen diese Regelung nach Kenntnis der Bundesregierung nicht um?

Nach Kenntnis der Bundesregierung wenden alle deutschen Fluggesellschaften die Zwei-Personen-Regelung für das Cockpit an. Zu der Frage, welche ausländischen Fluggesellschaften mit Landerechten an Verkehrsflughäfen in Deutschland diese Regelung nicht umsetzen, liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

14. Zu welchem Ergebnis ist die Evaluierung der Zwei-Personen-Regelung für das Cockpit nach einem Anwendungsjahr gekommen?

Welche Schlussfolgerungen wurden daraus gezogen?

Nach Kenntnis der Bundesregierung haben alle deutschen Fluggesellschaften auf der Grundlage des Safety Information Bulletin SIB 2016-09 der EASA eine Evaluierung der Zwei-Personen-Regelung für das Cockpit durchgeführt. Abschließende Ergebnisse hierzu wurden der Bundesregierung noch nicht übermittelt.