

**Antwort  
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Tillmann, Dr. Schulte (Schwäbisch Gmünd),  
Rawe, Sick, Dr. Jenninger, Dr. Wörner, Dreyer, Lemmrich, Hanz, Dr. Waffenschmidt,  
Dr. Kunz (Weiden), Spranger, Damm, Dr. Waigel, Dr. Warnke, Röhner, Biehle,  
Dr. Hammans, Dr. George, Dr. Müller-Hermann und Genossen  
und der Fraktion der CDU/CSU**

**– Drucksache 8/1725 –**

**Änderung der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO)**

Der Bundesminister für Verkehr – L 17/60.01.32-02/011/8/78 (C)  
– hat mit Schreiben vom 9. Mai 1978 die Kleine Anfrage wie  
folgt beantwortet:

Aus der Luftfahrt-Fachpresse ist zu entnehmen, daß die Bundesregierung eine Änderung der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung in Angriff nehmen will. Dabei sind Zweifel aufgetaucht, ob die Bundesregierung unter dem Vorwand der Erhöhung der Flugsicherheit auch eine Reihe von Maßnahmen plant, die weniger dieser Zielsetzung dienen als vielmehr eine Einschränkung des Luftsports sowie des zivilen und privatwirtschaftlichen Luftverkehrs bewirken könnten.

1. Welche neuen Vorschriften plant die Bundesregierung für gewerbliche und nichtgewerbliche Luftfahrerschulen hinsichtlich der Erteilung einer Erlaubnis für den Betrieb einer Luftfahrerschule?

Die Bundesregierung beabsichtigt, die Vorschriften der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) über die Ausbildung von Luftfahrern – §§ 30 ff. sowie Anlage 2 zur LuftVZO – u. a. auf Grund der Erkenntnisse und Anregungen in dem Schriftlichen Bericht des 1. Untersuchungsausschusses des 6. Deutschen Bundestages – Drucksache VI/3830 – zu ändern und an internationale Regelungen anzupassen (insbesondere Training Manuals der ICAO).

Die neuen Vorschriften sollen die Qualität der Ausbildung von Luftfahrern verbessern. Eine Einschränkung des nichtgewerblichen Luftverkehrs ist nicht beabsichtigt und auch nicht zu erwarten.

2. Trifft es zu, daß in Zukunft die Gutachten des Luftfahrt-Bundesamtes über den Antragsteller für eine Luftfahrerschule nicht mehr ausreichen sollen und die Erlaubnisbehörde jederzeit weitere ergänzende Gutachten anderer Stellen anfordern kann?
3. Wenn ja, mit welchem zusätzlichen Verwaltungsaufwand ist zu rechnen, und welche Zweifel hat die Bundesregierung an der Kompetenz des Luftfahrt-Bundesamtes?

Die Gutachten des Luftfahrt-Bundesamtes werden regelmäßig für eine Entscheidung über einen Antrag auf Erteilung der Erlaubnis für eine Luftfahrerschule ausreichen. In schwierigen (Ausnahme-)Fällen kann es jedoch erforderlich sein, ein ergänzendes Gutachten – z. B. über die finanzielle Leistungsfähigkeit einer Luftfahrerschule – anzufordern. Dabei bedeutet die Möglichkeit der zusätzlichen Einschaltung einer anderen Stelle eine arbeitsmäßige Entlastung der Prüfer des Luftfahrt-Bundesamtes. Der geringe zusätzliche Verwaltungsaufwand fällt demgegenüber nicht ins Gewicht.

4. Will es die Bundesregierung in das Ermessen der Erlaubnisbehörden stellen, ob und inwieweit in Zukunft auch an nichtgewerblichen Luftfahrerschulen nur Fluglehrer zu beschäftigen sind, die als Luftfahrzeugführer berufsmäßig tätig sind?

Auf dem Erlaßwege im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung wird bundeseinheitlich geregelt, inwieweit Fluglehrer an nichtgewerblichen Luftfahrerschulen hauptberuflich zu beschäftigen sind. Die Regelung wird nur Luftfahrerschulen für die Ausbildung zu Flugzeugführern und Hubschrauberführern betreffen, die abgesehen von der Gewerbsmäßigkeit in Art und Umfang einer gewerblichen Luftfahrerschule entsprechen.

5. Wenn ja, wie viele Fluglehrer an nichtgewerblichen Luftfahrerschulen sind derzeit als Luftfahrzeugführer berufsmäßig tätig und wie viele nicht?

Bereits jetzt sind Fluglehrer an nichtgewerblichen Luftfahrerschulen berufsmäßig tätig; die genaue Zahl ist nicht bekannt.

6. Plant die Bundesregierung eine Vorschrift für Luftfahrerschulen dahin gehend, daß für 20 gemeinsam auszubildende Bewerber mindestens ein Ausbildungsräum vorhanden sein muß?

Ja.

7. Würde nach Auffassung der Bundesregierung eine solche Vorschrift bisherigen praktischen Erfahrungen entsprechen, daß beim Unterricht z. B. über Luftrecht und Technik durchaus mehr als 20 Schüler zu verarbeiten sind, während beim Unterricht in „Navigation“ mit praktischen Flugvorbereitungsübungen ein Fluglehrer mit 20 Schülern völlig überfordert ist?

Die Begrenzung auf 20 Bewerber je Lehrraum entspricht der praktischen Erfahrung einer intensiven und damit der Flugsicherheit dienenden theoretischen Ausbildung. Für die Flugvorbereitung muß gesondert ein Flugvorbereitungsräum zur Verfügung stehen, in dem sich der Fluglehrer dem einzelnen Auszubildenden widmen kann.

8. Welche Vorschriften plant die Bundesregierung hinsichtlich der Zahl der Luftfahrzeuge, die in einer Luftfahrerschule verfügbar und einsatzbereit sein müssen, und wieviel Luftfahrerschulen sind gegebenenfalls derzeit nicht auf diesem Stand?

Die entsprechende Vorschrift in Anlage 2 der LuftVZO lautet: „Luftfahrzeuge müssen in einer Zahl zur Verfügung stehen, die eine zügige Ausbildung der Bewerber ermöglicht, mindestens jedoch zwei Luftfahrzeuge. Bei Flugzeugen muß mindestens ein Flugzeug mit vier oder mehr Sitzen ausgestattet sein. Im allgemeinen muß für je fünf Bewerber, die an der Ausbildung teilnehmen, mindestens ein der angestrebten Erlaubnis oder Berechtigung entsprechendes Luftfahrzeug vorhanden und einsatzbereit sein.“

Diese Vorschrift konkretisiert lediglich, was auch bisher in den Vorschriften für Luftfahrerschulen für eine zügige Ausbildung an Luftfahrzeugen gefordert wurde. Es ist keine Luftfahrerschule bekannt, die nicht diesem Stand entspricht.

9. Sollen diese Vorschriften gegebenenfalls auch für die Vereinsschulen des deutschen Aero-Clubs gelten?

Ja. Der Wortlaut der Vorschrift lässt eine Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse an nichtgewerblichen Luftfahrerschulen zu. Dies gilt insbesondere hinsichtlich der Zahl der Bewerber je Flugzeug.

10. Hat die Bundesregierung die Absicht, im Rahmen der LuftVZO eine Vorschrift dahin gehend aufzunehmen, daß in Luftfahrtsschulen Wasch- und Toiletteneinrichtungen, die den hygienischen Anforderungen genügen, in angemessener Entfernung erreichbar sein müssen?

Ja.

11. Wenn ja, auf Grund welcher konkreten Erfahrungen erscheint der Bundesregierung eine solche Vorschrift notwendig, welche hygienischen Anforderungen werden gestellt, was ist unter einer angemessenen Entfernung zu verstehen, oder soll dies jeweils in das Ermessen der Erlaubnisbehörde gestellt werden?

Die Vorschrift entspricht ähnlichen Regelungen in anderen luftfahrtreibenden Staaten. Es ist nicht beabsichtigt, die Vorschrift weiter zu konkretisieren, da Anwendungsschwierigkeiten nicht erwartet werden.

12. Plant die Bundesregierung neue Vorschriften für die Mindestlänge der Start- und Landebahnen bei Flugplätzen mit Ausbildungsbetrieb?

Ja. Die Mindestlänge der Start- und Landebahn soll bei der Ausbildung von Flugzeugführern zum erstmaligen Erwerb einer Erlaubnis die eineinhalbsechste Länge der für einen sicheren Start oder eine sichere Landung der verwendeten Flugzeugmuster erforderlichen Start- und Landebahnlänge betragen. Sie darf 600 m nicht unterschreiten.

13. Wenn ja, welche Flugplätze, auf denen gegenwärtig Ausbildung betrieben wird, könnten diese Vorschriften nicht mehr erfüllen?

Von den 118 Flugplätzen, an denen der Ausbildungsschwerpunkt einer Luftfahrerschule liegt, erfüllen vier Flugplätze die Forderung nach einer Mindeststart-/landebahnlänge für die Anfangsausbildung von Flugzeugführern nicht. Hier wird im einzelnen zu überprüfen sein, ob die örtlichen Verhältnisse eine Ausnahme zulassen.

14. Soll in Zukunft ein ausgebildeter Berufsflugzeugführer, der vor seiner Ausbildung bereits seine psychologische Eignung nachweisen mußte, erneut einer psychologischen Beurteilung unterworfen werden, wenn er eine Erlaubnis als Verkehrsflugzeugführer anstrebt?

Nein, sofern er die Voraussetzungen des Tauglichkeitsgrades I nachgewiesen hat.

15. Plant die Bundesregierung eine Verschärfung der Kriterien, nach denen die Erlaubnisbehörde die Erlaubnis zum Führen eines Luftfahrzeuges in Zukunft widerrufen und den Ausweis einziehen kann, wenn ja, wie soll diese konkret aussehen und einen Ermessenmißbrauch weitgehend ausschalten?

Es ist beabsichtigt, die Vorschriften über die Anordnung des Ruhens einer Erlaubnis wie folgt zu erweitern:

„Das Ruhen der Erlaubnis kann auch in Fällen erheblicher Gefahr für die Sicherheit und Ordnung des Luftverkehrs bis zur Feststellung des weiteren ausreichenden Könnens nach Absatz 2 (des § 29) angeordnet werden, wenn der Erlaubnisbehörde Tatsachen bekannt werden, die Zweifel an dem ausreichenden Können des Inhabers der Erlaubnis rechtfertigen.“

Der Vorschrift liegt die Notwendigkeit zugrunde, nach einem schweren Unfall, der durch offensichtliche Führungs- oder Bedienungsfehler verursacht wurde, bis zur Feststellung eines ausreichenden Könnens des Inhabers der Erlaubnis diesen die erlaubnispflichtige Tätigkeit nicht ausüben zu lassen. Die Rechtsprechung der Verwaltungsgerichte hat die konkrete Vorschrift mit veranlaßt.

Derartige Anordnungen der Luftfahrtbehörden unterliegen der Nachprüfung durch die Verwaltungsgerichte; damit ist der übliche Schutz gegen Ermessensmißbrauch gegeben.

16. Plant die Bundesregierung eine neue Vorschrift dahin gehend, daß Musterberechtigungen auf Luftfahrzeugen über 5700 kg nur noch an einer nach § 5 des Luftverkehrsgesetzes genehmigten Luftfahrerschule erworben werden können?

Ja.

17. Welche nach § 5 des Luftverkehrsgesetzes genehmigten Luftfahrerschulen mit einer Ausbildungsgenehmigung für Luftfahrzeuge über 5700 kg gibt es derzeit in der Bundesrepublik Deutschland?

Bisher keine. Die Erlaubnis wird von den Luftfahrtunternehmen, die bisher erlaubnisfrei entsprechende Einweisungen durchgeführt haben, zu erwerben sein. In Betracht kommen zur Zeit elf Luftfahrtunternehmen.