

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Markus Tressel,
Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, Tabea Rößner, Oliver Krischer und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Kritik der europäischen Flugaufsichtsbehörde am Luftfahrt-Bundesamt

Die Europäische Agentur für Flugsicherheit EASA hat offenbar im Jahr 2014 den Personalmangel beim Luftfahrt-Bundesamt (LBA) beanstandet (vgl. Zeit Online vom 8. April 2015 „EU-Kommission rügte Deutschland 2014 wegen Pilotenaufsicht“). Diese Personalmängel sind nach Erkenntnissen der Fragesteller nicht neu. Bereits im Jahr 2011 hat die Europäische Kommission das LBA wegen „Mangel an qualifiziertem Personal“ gerügt (vgl. www.focus.de „EU rügt mangelnde Luftaufsicht in Deutschland“, 20. April 2011).

Weitere Unzulänglichkeiten wurden offenbar bei flugmedizinischen Tauglichkeitsprüfungen und der Aufsicht über die Ärzte, die sie durchführen, sowie bei der „Pseudonymisierung“, also dem Unkenntlichmachen von Namen in Berichten über die tatsächliche Gesundheit der Piloten identifiziert (vgl. www.derwesten.de, „Seit längerem Mängel bei Flugmedizinchecks in Deutschland“, 1. April 2015). Bislang gibt es auch keine Pflicht zur Vorlage der Pilotenlizenz beim Fliegerarzt (behördlich durch LBA gestellter Arzt; vgl. DIE WELT, 13. April 2015, S. 11).

Diese und weitere Mängel wurden letztes Jahr dem LBA in einem Audit mitgeteilt. Sowohl der Mängelbericht der EASA als auch die deutsche Antwort darauf sind bis heute nicht öffentlich. Laut Europäischer Kommission befindet sich ein deutscher Plan zur Mängelbehebung gerade bei der Europäischen Kommission in der Bewertung (vgl. www.wsj.com, 4. April 2015).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Stellen sind beim LBA derzeit unbesetzt?
2. Wie viele Stellen mit Leitungsfunktion (Abteilungsleiter u. a.) sind derzeit unbesetzt oder werden nur kommissarisch ausgeübt (bitte die Stellen mit Bezeichnung tabellarisch auflisten)?
3. In welchem Umfang fand in den letzten fünf Jahren ein Personalaufwuchs beim LBA statt (bitte nach Jahr tabellarisch darstellen)?
4. Was hat die europäische Flugaufsichtsbehörde EASA in ihrem Audit aus dem Jahr 2014 im Einzelnen beanstandet?
5. Was konkret hat die EASA in ihrem Audit aus dem Jahr 2014 hinsichtlich des deutschen Systems der flugmedizinischen Tauglichkeitsprüfungen beanstandet?

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. Februar 2015), und wenn ja, mit welcher Begründung?
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. Februar 2015), und wenn ja, mit welcher Begründung?
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. Februar 2015), und wenn ja, mit welcher Begründung?
9. Welche Schlussfolgerungen hat die Bundesregierung aus den Beanstandungen der EASA im Einzelnen gezogen?
Was hat das LBA der EASA auf die Beanstandungen erwidert?
10. Liegt eine Antwort der EASA auf diese Stellungnahme vor, und welchen Inhalt hat diese?
11. Welche Fragen hat die Europäische Kommission der Bundesregierung aufgrund des EASA-Berichts gestellt?
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?
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?
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 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?
15. Wann wurde die Anpassung der nationalen Rechtsverordnungen an die Vorgaben der EU Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der 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?
16. Welche Störungen müssen zur abschließenden Tauglichkeitsentscheidung vom Fliegerarzt an das LBA seit April 2013 verwiesen, also abgetreten werden?
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?

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?
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?
20. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dem in Schweden angewendete System, in dem alle behandelnden Ärzte von Piloten den Behörden Bericht erstatten und diese Daten von der Behörde gebündelt werden (www.swr.de vom 15. April 2015 „Fragwürdige Flugtauglichkeitsuntersuchungen: Warum sich Deutschland gegen mehr Transparenz wehrt)?
Inwieweit ist nach Auffassung der Bundesregierung ein derartiges System geeignet, das Risiko eines solchen Absturzes zu reduzieren?
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?
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“)?
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?
24. Was sind die Ziele der vom Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Alexander Dobrindt angekündigte Task Force zu diesem Thema?
25. Wer gehört der Task Force an, und bis wann sollen Ergebnisse vorliegen?

Berlin, den 22. April 2015

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

