

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Markus Tressel, Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, Annalena Baerbock, Harald Ebner, Bärbel Höhn, Christian Kühn (Tübingen), Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

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

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 Flugpersonal 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).

Wir fragen die Bundesregierung:

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

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?
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?
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?
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?
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?
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?
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?
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“)?

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?

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?

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

Welche Schlussfolgerungen wurden daraus gezogen?

Berlin, den 24. Februar 2017

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**

