

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Christian Dürr, Dr. Marcus Faber, Otto Fricke, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Katja Hessel, Manuel Höferlin, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Dr. Christian Jung, Thomas L. Kemmerich, Konstantin Kuhle, Oliver Luksic, Alexander Müller, Roman Müller-Böhm, Matthias Seestern-Pauly, Bettina Stark-Watzinger, Michael Theurer, Gerald Ullrich, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Administrative Vorgänge in der Abteilung L des Luftfahrt-Bundesamts

Das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) ist als nachgeordnete Behörde des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur als nationale Regulierungsbehörde für Flugbetrieb, Instandsetzung, Prüfung und Überwachung von Luftfahrtpersonal, letztlich die sicheren Abläufe des Luftverkehrs in Deutschland verantwortlich. Laut Selbstauskunft des LBA gewährleistet es durch die Wahrnehmung von über 100 Zulassungs-, Genehmigungs- und Aufsichtsfunktionen eine sichere Luftfahrt in Deutschland. Dazu gehören die Betriebsgenehmigung und Überwachung von Luftfahrtunternehmen und luftfahrttechnischen Betrieben ebenso wie die Zulassung und Überprüfung von Piloten (www.lba.de/DE/LBA/Aufgabe/Aufgaben_node.html). Auch diese verwaltungstechnischen Verfahren können nach Ansicht der Fragesteller durch die Digitalisierung für Behörde, Unternehmen und Piloten schneller und kundenfreundlicher durchgeführt werden, was auf Seiten der Verwaltung eine Reihe von Veränderungen in der Organisation und Schulungen der Mitarbeiter bedeuten kann.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Aus welchen Gründen gibt es mit den Referaten L3 und L5 zwei Referate, die sich mit „Flugmedizin“ beschäftigen (vgl. www.lba.de/DE/LBA/Organisation/Organisation_node.html)?
2. Worin unterscheiden sich die Aufgaben der beiden Referate?
3. Welche Qualifikation ist Einstellungsvoraussetzung für einen Leiter der Abteilung „Luftfahrtpersonal“ im LBA?
4. Welche Qualifikation ist Einstellungsvoraussetzung für die Leitung der Referate L3 und L5?
5. Wie viele Piloten sind in den letzten fünf Jahren aus medizinischen Gründen an das LBA überwiesen und als nicht flugfähig eingestuft worden?

6. Muss das LBA aus Sicht der Bundesregierung imstande sein, vorliegende medizinische Daten, die zur Konsultation von einem flugmedizinischen Sachverständigen (AME) oder einem flugmedizinischen Zentrum (AMC) eingereicht werden, selbst zu bewerten?
Wenn ja, auf welche Weise wird dieses gewährleistet?
7. Unter welchen Umständen und in welchen medizinischen Bereichen wird ein externer Gutachter bestellt?
In wie vielen Fällen ist dieses in den letzten fünf Jahren geschehen, und wer hat die Kosten getragen?
8. Wie viele Fehlentscheidungen hat es in den letzten fünf Jahren bezüglich der Beurteilung der Flugtauglichkeit gegeben, und in wessen Verantwortungsbereich lag dies?
9. Wodurch wurden und wer hat die Fehlentscheidungen entdeckt?
10. Wer trägt im Falle einer behördlichen Fehlentscheidung die Kosten für Verdienstausschlag, Krankengeld, Leistungen aus Loss-of-Licence-Versicherungen und eventuellen Ansprüchen von Versicherungen gegenüber der Behörde, deren Schadensfall eingetreten ist?
11. Wie oft sind solche Forderungen von Versicherern gegenüber dem LBA geltend gemacht worden?
12. Wie sicher sind nach Einschätzung der Bundesregierung medizinische Pilotendaten beim neu eingeführten EMPIC-Verfahren (EMPIC = European Medical Pilot Check)
13. Wo, und wie lange werden die medizinischen Pilotendaten gespeichert?
14. Wer hat auf diese Daten Zugriff?
15. Wie wird Missbrauch mit diesen Daten verhindert?
16. Wer ist für die Löschung der Daten verantwortlich?
17. Wie häufig sind Schadenersatz- oder sonstige Ansprüche gegenüber dem LBA geltend gemacht worden, und wie häufig sind Zahlungen der Behörde erfolgt (außergerichtliche Einigungen, Vergleiche oder Verfahren wie Schadenersatzforderungen oder Amtshaftungsklagen), und wie hoch waren die Forderungen und die Zahlungen jeweils?
18. Auf welche Weise wird im Referat L4 die Pilotenakte geführt – in Papierform oder als Datensatz mit Sicherheitskopien?
19. Auf welche Weise kann ein Antragsteller Akteneinsicht in seine Akte bekommen, und in welcher Form?
20. Wie viele Anträge auf Akteneinsicht sind nach dem Informationsfreiheitsgesetz und dem Bundesdatenschutzgesetz während der letzten fünf Jahre gestellt worden?
21. Wie wird gewährleistet, dass Schriftstücke vom Bürger zum LBA in die Fachreferate nicht verloren gehen?
22. Besteht ein Austausch zwischen den Fachreferaten der Abteilung L, etwa beim geforderten Nachweis der CPL – Theoriekenntnisse (CPL = Commercial Pilot License) zur Erlangung der Lehrberechtigung, und den tatsächlichen Privilegien eines Antragstellers, wenn er etwa tatsächlich über eine CPL oder ATPL (Airline Transport Pilot License) verfügt?
23. Auf welche Weise werden die Ergebnisse über abgelegte theoretische Prüfungen bei Anträgen auf Erteilung eines bzw. einer IR (Instrument Rating), E-IR (En-route Instrument Rating), CB-IR (Competency-Based Instrument Rating), CPL oder ATPL an den Antragsteller versandt?

24. Welchen Inhalt haben die Benachrichtigungen?
25. Sind die Ergebnisse nach Fragen aufgeschlüsselt, aus denen ersichtlich wird, welche Antworten richtig oder falsch sind?
Falls nein, warum nicht?

Berlin, den 18. Juli 2019

Christian Lindner und Fraktion

