

## **Antrag**

**der Abgeordneten Manuel Höferlin, Stephan Thomae, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg (Südpfalz), Sandra Bubendorfer-Licht, Dr. Marco Buschmann, Carl-Julius Cronenberg, Britta Katharina Dassler, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Otto Fricke, Thomas Hacker, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Torsten Herbst, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Gyde Jensen, Dr. Christian Jung, Pascal Kober, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Michael Georg Link, Alexander Müller, Roman Müller-Böhm, Dr. Martin Neumann, Hagen Reinhold, Bernd Reuther, Matthias Seestern-Pauly, Judith Skudelny, Dr. Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Benjamin Strasser, Katja Suding, Gerald Ullrich, Sandra Weeser, Katharina Willkomm und der Fraktion der FDP**

### **Abschaffung der Zuverlässigkeitsüberprüfungen für Privatpiloten und Luftsportler**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die luftsicherheitsrechtliche Zuverlässigkeitsüberprüfung (ZÜP) von Luftfahrern nach § 7 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 des Luftsicherheitsgesetzes (LuftSiG) dient der in § 1 LuftSiG beschriebenen Sicherheit des zivilen Luftverkehrs, und damit vor allem dem Schutz vor Angriffen auf diese Sicherheit durch den zweckentfremdeten Betrieb von Luftfahrzeugen, insbesondere Flugzeugentführungen, Sabotageakte und terroristische Anschläge. Aufgrund der terroristischen Anschläge des 11. Septembers 2001 ist die Notwendigkeit der Sicherung des Luftverkehrs deutlich geworden, um einen Einsatz von Flugzeugen als Waffen durch Terroristen zu verhindern. Dies erscheint gerechtfertigt, wenn von den Flugzeugen, welche die Piloten führen, eine tatsächliche Gefahr für den Luftverkehr und die Allgemeinheit ausgeht. In Deutschland betrifft die ZÜP nicht nur Berufspiloten, sondern auch Bewerber und Inhaber von Privatpilotenlizenzen sowie Luftsportler im Sinne des § 4 Abs. 1 Satz 1 i. V. m. § 1 Abs. 2 Nr. 1 bis 3 und 5 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG). Privatpilotenlizenzen wie z. B. die PPL(A) werden ganz überwiegend zum Betrieb von einmotorigen Flugzeugen oder Motorseglern genutzt. Von derartigen Luftfahrzeugen geht jedoch in Anbetracht ihres niedrigen Gewichts und der verhältnismäßig geringen Geschwindigkeiten weder für allgemein zugängliche Gebäude, wie z. B. Hochhäuser, noch für besonders zu schützende Gebäude,

wie beispielsweise Atomkraftwerke, eine Gefahr aus. Privatpilotenlizenzen berechtigen auch nicht zum kommerziellen Befördern von Passagieren und bergen damit keine erhöhte Gefahr für den allgemeinen Luftverkehr oder Dritte. Zudem gab es bisher keine Versuche von Piloten mit Privatpilotenlizenzen oder Luftsportlern, ihre Luftfahrzeuge als Waffen für terroristische Zwecke zu missbrauchen. Andere Mitgliedstaaten der EU sowie unionsrechtliche Vorgaben sehen daher keine luftsicherheitsrechtliche Zuverlässigkeitsüberprüfung für Privatpiloten und Luftsportler vor.

Die in Deutschland von der ZÜP betroffenen Privatpiloten und Luftsportler müssen sich genau wie Berufspiloten sowohl bei der Erteilung ihrer Lizenz als auch alle fünf Jahre – Wiederholungen gemäß § 3 Abs. 5 Satz 1 der Luftsicherheits-Zuverlässigkeitsüberprüfungsverordnung (LuftSiZüV) – auf eigene Kosten einer umfangreichen luftsicherheitsrechtlichen Zuverlässigkeitsüberprüfung unterziehen. Die Zuverlässigkeit kann dabei auch aus Gründen abgelehnt werden, die in keinem direkten Zusammenhang mit dem Führen eines Luftfahrzeugs stehen. Ausreichend ist in der Regel bereits eine beliebige Verurteilung zu einer Geldstrafe in Höhe von 60 Tagessätzen wegen eines beliebigen Delikts oder eine zweifache Verurteilung zu einer geringeren Geldstrafe (§ 7 Abs. 1a Satz 2 Nr. 1 LuftSiG). Auch eingestellte Ermittlungsverfahren oder „Sachverhalte, aus denen sich die Erpressbarkeit durch Dritte ergibt“, können zur Unzuverlässigkeit und damit zur Versagung bzw. dem Widerruf der Pilotenlizenz eines Privatpiloten oder Luftsportlers führen (§ 7 Abs. 1a Satz 4 Nr. 1 und 2). Es ist nicht erforderlich, dass die Unzuverlässigkeit einer Person festgestellt wird; die Zuverlässigkeit ist schon zu verneinen, wenn lediglich Zweifel daran bleiben (§ 5 Abs. 1 Satz 1 LuftSiZüV). Darüber hinaus trifft die jeweiligen Privatpiloten und Luftsportler auch die Pflicht, innerhalb eines Monats der Luftsicherheitsbehörde Änderungen ihres Wohnortes oder ihres Arbeitgebers mitzuteilen (§ 7 Abs. 9a LuftSiG).

Mit vielen der oben genannten Vorgaben geht die ZÜP in Deutschland sowohl für Berufspiloten als auch für Privatpiloten und Luftsportler deutlich über die in den europäischen gemeinsamen Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt festgelegten Vorgaben hinaus. Nicht zuletzt im Hinblick auf die Einführung des europäisch einheitlichen Systems der Luftfahrerlizenzen (EU-FCL) sind uneinheitliche Umsetzungen der Vorgaben in den Mitgliedstaaten bedenklich. Sie führen zu zahlreichen Umgehungsmöglichkeiten über andere Mitgliedstaaten. Der Bundesrat hatte u.a. aus diesen Gründen bereits im Jahr 2016 die Streichung des § 7 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 LuftSiG gefordert (Bundesratsdrucksache 414/16, S. 4 f.). Die Zuverlässigkeitsüberprüfung wurde in den Jahren 2014 und 2015 auch von der Europäischen Kommission beanstandet, die im Jahr 2016 ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland eingeleitet hat, welches aktuell noch nicht abgeschlossen ist. Die Bundesregierung sollte die entgegenstehende harmonisierte Rechtslage auf europäischer Ebene sowie das eingeleitete Vertragsverletzungsverfahren zum Anlass nehmen, die luftsicherheitsrechtliche Zuverlässigkeitsprüfung für Privatpiloten und Luftsportler in Deutschland abzuschaffen.

Die Bundesregierung hat am 6. November 2019 im Bundeskabinett einen Gesetzentwurf zur Verbesserung der Rahmenbedingungen luftsicherheitsrechtlicher Zuverlässigkeitsüberprüfungen (s. Bundesratsdrucksache 576/19) beschlossen, von dem Privatpiloten und Luftsportler in gleichem Maße betroffen sind wie etwa Betreiber von Flughäfen der zivilen Luftfahrt, Unternehmen (einschließlich Luftfahrtunternehmen), die Dienstleistungen an Flughäfen erbringen und Berufspiloten. Durch die Änderung des § 7 LuftSiG sollen die Informationsquellen erweitert werden, die für eine luftsicherheitsrechtliche ZÜP mit einbezogen werden können. Es sollen Abfragen bei der Bundespolizei sowie Abfragen des Erziehungsregisters und des zentralen staatsanwaltlichen Verfahrensregisters (neben den schon möglichen Bundeszentralregister-Abfragen) ermöglicht werden. Die bereits erwähnte Problematik der Einbeziehung sogar eingestellter Ermittlungsverfahren in die ZÜP würde damit noch verschärft werden. Mit § 7a soll zudem eine neue Regelung in das LuftSiG eingeführt werden, welche die

Errichtung eines gemeinsamen Luftsicherheitsregisters der Länder ermöglicht, in dem Daten von zuverlässigkeitsüberprüften Personen gespeichert werden dürfen. Des Weiteren würde die vorgesehene Änderung des § 1 Abs. 2 Nr. 4 LuftSiZÜV (sowie weiterer betroffener Vorschriften) die Durchführung einer luftsicherheitsrechtlichen ZÜP für alle Luftfahrer im Sinne des § 4 Abs. 1 Satz 1 i. V. m. § 1 Abs. 2 Nr. 1 bis 3 und 5 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) und entsprechende Flugschüler vor der Aufnahme ihrer Ausbildung erforderlich machen. Dies würde bedeuten, dass nicht nur Berufspiloten, sondern insbesondere auch die betroffenen Bewerber als Privatpiloten und Luftsportler sich bereits vor Beginn ihrer Ausbildung einer kostspieligen luftsicherheitsrechtlichen ZÜP unterziehen müssten.

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung missachtet damit erneut die Entscheidung des europäischen Gesetzgebers, der europäische Rahmenbedingungen für luftsicherheitsrechtliche Zuverlässigkeitsüberprüfungen lediglich für Betreiber von Flughäfen der zivilen Luftfahrt, Unternehmen (einschließlich Luftfahrtunternehmen), die Dienstleistungen an Flughäfen erbringen und Berufspiloten getroffen hat. Darüber hinaus beschäftigt sich die Bundesregierung allerdings auch nicht mit einigen notwendigen Fragestellungen betreffend die Gruppen, für die europarechtliche Vorgaben für eine luftsicherheitsrechtliche ZÜP tatsächlich existieren. Die Durchführungsverordnung (EU) 2019/103 vom 23. Januar 2019 sieht in Änderung Nr. 26 in Bezug auf den Anhang der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 beispielsweise eine Differenzierung zwischen einer „erweiterten“ und einer „normalen“ ZÜP vor. Eine solche Differenzierung ist im deutschen Recht nicht vorgesehen. Die fehlende Differenzierung wird mit den nahenden Fristenverschärfungen zu den Wiederholungsintervallen der ZÜP – bei der erweiterten ZÜP zwölf Monate und bei der normalen ZÜP drei Jahre – für massive Bürokratie-Steigerungen sorgen. Wenn die deutsche Rechtslage weiterhin keine Differenzierung der unterschiedlichen Arten luftsicherheitsrechtlicher Zuverlässigkeitsüberprüfungen vorsieht und Privatpiloten sowie Luftsportler weiterhin nicht von der ZÜP ausnimmt, werden die verschärften Wiederholungspflichten möglicherweise auch sie betreffen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung deshalb auf,

1. einen Gesetzentwurf vorzulegen, der sowohl Bewerber als auch Inhaber von Privatpilotenlizenzen sowie weitere Luftsportler von einer luftsicherheitsrechtlichen Zuverlässigkeitsüberprüfung nach § 7 Abs. 1 Nr. 4 LuftSiG ausnimmt, wie bereits im Antrag der FDP-Fraktion auf Bundestagsdrucksache 19/1702 gefordert;
2. einen Gesetzentwurf vorzulegen, der die europarechtlich mögliche Differenzierung nach verschiedenen Arten von luftsicherheitsrechtlichen Zuverlässigkeitsüberprüfungen in deutsches Recht umsetzt, um Rechtsklarheit für die europarechtlich zur ZÜP verpflichteten Betroffenen zu schaffen und keine unnötigen bürokratischen Hürden insbesondere in Bezug auf die nahende Verschärfung der Wiederholungsfristen für die ZÜP aufzubauen;
3. in alle künftig geplanten Regelungen und weiteren Vorhaben betreffend die Sicherheit des zivilen Luftverkehrs die Vertreter der Interessen der allgemeinen zivilen Luftfahrt und des Luftsports frühzeitig mit einzubeziehen;
4. alle künftig geplanten Regelungen und weiteren Vorhaben betreffend Privatpiloten und Luftsportler im Hinblick auf das bereits europäisch vereinheitlichte System der Luftfahrerlizenzen ebenfalls europäisch abzustimmen und so künftig deutsche Sonderwege zu verhindern.

Berlin, den 14. Januar 2020

**Christian Lindner und Fraktion**

