

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta, Torsten Herbst, Dr. Christian Jung, Daniela Kluckert, Oliver Luksic, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Carl-Julius Cronenberg, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Thomas Hacker, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Katja Hessel, Manuel Höferlin, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Dr. Marcel Klinge, Pascal Kober, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Alexander Müller, Roman Müller-Böhm, Dr. Martin Neumann, Christian Sauter, Matthias Seestern-Pauly, Judith Skudelny, Dr. Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Katja Suding, Michael Theurer, Stephan Thomae, Dr. Florian Toncar, Sandra Weeser, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Interne Organisation des Luftfahrt-Bundesamts und Dokumentation von schriftlichen und telefonischen Eingängen, Vorgängen und Ausgängen

Das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) ist als nachgelagerte Behörde des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) 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, luftfahrttechnischen Betrieben ebenso wie die Zulassung und Überprüfung von Piloten. Auch diese verwaltungstechnischen Verfahren können durch die Digitalisierung für Behörden, Unternehmen und Piloten schneller und kundenfreundlicher durchgeführt werden, was auf Seiten der Verwaltung eine Reihe von Veränderungen in der Organisation und den Schulungen der Mitarbeiter bedeuten kann.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Verfahren zur Qualitätssicherung der Behördenkommunikation bei Auskunftersuchen hat das LBA implementiert?
2. Wird das EASA (European Aviation Safety Agency) AMC (Acceptable Means of Compliance) Material der EU-Verordnungen gemäß den Bestimmungen des § 23 Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) in deutscher Sprache (Amtssprache) den betroffenen Organisationen und Personen unentgeltlich zur Verfügung gestellt?

Wenn nein, warum nicht?

3. Welche Rechtsgültigkeit besitzt eine „Compliance List“ für eine MOE (Maintenance Organisation Exposition) oder CAME (Continuous Airworthiness Monitoring Exposition)?
4. Muss die Compliance List von den Betrieben bzw. Organisationen vorgehalten werden und sind damit Genehmigungsvoraussetzung?
Wenn ja, warum genügt nicht ein Verweis auf das Handbuch selbst?
5. Verfügt der Bereich T (Technik) des LBA über eine zentrale Auskunftstelle, die entsprechende Expertise und Zugriff auf relevante Informationen in der Datenbank des LBA vorhält?
6. Wie lange dauert im Durchschnitt eine Antwort der Behörde auf Fragen von Organisationen und Personen an die Abteilung T und deren LBA-Außenstellen?
7. Auf welche Weise stellen die Abteilung T und ihr Leiter oder, im Falle der Außenstellen, der LBA-Außenstellenleiter, die Einhaltung des Prinzips der Selbstbindung der Verwaltung bei der Anwendung und bei Verordnungen durch seine Mitarbeiter sicher?
8. Hat der Abteilungsleiter T dazu ein Quality Management(QM)- und ein Safety Management-System (SMS) eingerichtet, wie das die auditierten Betriebe haben müssen?
9. Welche schriftlichen Vorgaben werden dazu (QM und SMS) innerhalb der Abteilung T benutzt?
10. Sind diese Vorgaben (Arbeitsanweisungen) öffentlich zugänglich und somit transparent für alle Unternehmen?
Wenn nein, warum nicht?
11. Wer prüft in diesen Fällen die Rechtskonformität der Vorgaben mit den Verwaltungsvorschriften?
12. Wie stellen der Abteilungsleiter T und die Außenstellen sicher, dass alle relevanten Briefe, Papiere, E-Mails und Faxe stets feuersicher, fälschungssicher und vor Beschädigung, Änderung und Diebstahl geschützt sind, sowohl als Hard- wie auch als Software?
13. Wie stellen der Abteilungsleiter T und die LBA-Außenstellen sicher, dass alle relevanten Briefe, kopierten Papiere, E-Mails und Faxe stets zeitnah und komplett an den richtigen Ansprechpartner gelangen?
14. Wie stellen der Abteilungsleiter T und die Außenstellen sicher, dass alle relevanten Briefe, kopierten Papiere, E-Mails und Faxe, welche zeitnah an den richtigen Ansprechpartner gelangten, auch von diesem unverzüglich und zügig bearbeitet werden?
15. Nach welchen Vorgaben, wie z. B. Gemeinsame Geschäftsordnung (GGO), GGO I, und rechtstaatlichen Grundsätzen werden Akten in den Abteilungen T und L geführt?
16. Werden in der Abteilung T im Rahmen des Beschwerdemanagements Erhebungen durchgeführt, an welcher Stelle überdurchschnittlich viele Beschwerden eingehen?
17. Wie bewertete die Bundesregierung den „Same Day Service“ der britischen UK CAA (Civil Aviation Authority)?
Ist ein solcher Service auch für das LBA angedacht?

18. Welche Instrumente der ministeriellen Fachaufsicht wendet das BMVI bezüglich des LBA an?

In welchen Intervallen findet dieses statt?

19. Wie viele Arbeitsstunden nimmt die Aufsicht durch das BMVI für das LBA jährlich in Anspruch?
20. Warum müssen in Deutschland, im Gegensatz zu anderen EU-Ländern, alle gesetzlich geforderten Informationen zur Flugvorbereitung bezahlt werden?
21. Sind der Bundesregierung Fälle bekannt, in denen es zu Flugunfällen kam, weil Piloten aufgrund der Kosten für diese Informationen auf eine umfassende Flugvorbereitung verzichtet haben, und wie bewertetet sie dieses Risiko?

Berlin, den 13. Februar 2020

Christian Lindner und Fraktion

