

Antwort der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/10836 –

Flugmedizinische Verwaltung im Luftfahrt-Bundesamt

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) ist als nachgeordnete Behörde des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) für die Aufgaben des zivilen Luftverkehrs in Deutschland verantwortlich (vgl. www.lba.de/DE/LBA/Aufgabe/Aufgaben_node.html). Laut Selbstauskunft des LBA gewährleistet die Bundesoberbehörde durch die Wahrnehmung von mehr als 100 Zulassungs-, Genehmigungs-, und Aufsichtsfunktionen den hohen Sicherheitsstandard der Luftfahrt in Deutschland. Zu den Aufgaben des LBA gehört im Rahmen der Abteilung L (Luftfahrtpersonal) unter anderem auch das Thema „Flugmedizin“ und damit verbundene Aspekte wie Tauglichkeitsentscheidungen und Tauglichkeitsbeurteilungen (vgl. lba.de/DE/LBA/Aufgabe/Aufgaben_node.html sowie www.lba.de/DE/LBA/Organisation/Abteilung_L/L6/L6_node.html).

Laut einem im Dezember 2023 versandten und den Fragestellern vorliegenden offenen Brief der Luftfahrtverbände AOPA-Germany, DAeC und DULV an den Bundesminister für Digitales und Verkehr Dr. Volker Wissing gibt es seit mehreren Jahren große Probleme mit der zeitgerechten Ausstellung von flugmedizinischen Tauglichkeitszeugnissen und mit der Aufsicht über die Fliegerärzte, von welchen sowohl Berufs- als auch Privatpiloten betroffen sind. So gäbe es Fälle, in welchen abschließende Tauglichkeitszeugnisse erst nach mehreren Monaten oder Jahren ausgestellt werden würden. Insbesondere Berufspiloten könnten ihren Beruf aufgrund der administrativen Probleme über Monate oder Jahre hinweg nicht ausüben. Auch Klagen gegen das LBA wegen Untätigkeit oder Dienstaufsichtsbeschwerden würden sich entsprechend häufen. In anderen europäischen Staaten, die in der Flugmedizin ebenfalls EASA-Regularien (EASA = Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit) unterliegen, wären lange Bearbeitungszeiten dagegen unbekannt (vgl. aopa.de/wp-content/uploads/LBA-Medicals-Offener-Brief.pdf).

Die Fragesteller setzen sich mit Nachdruck für eine zeitnahe und bestmögliche Personalausstattung in den Fachabteilungen des LBA ein, um die erheblichen Verzögerungen bei der Ausstellung von abschließenden Tauglichkeitsentscheidungen abzubauen.

1. Wie viele Piloten sind in den letzten fünf Jahren bezüglich der Beurteilung ihrer Flugtauglichkeit an das LBA überwiesen worden (bitte nach Jahr auflisten)?

Im Fall von verweisungspflichtigen Diagnosen muss die/der flugmedizinische Sachverständige die Beurteilung der Tauglichkeit Klasse 1 (Verordnung (EU) Nr. 1178/2011) an die zuständige Behörde (das Luftfahrt-Bundesamt – LBA) verweisen. Die Entscheidung wird durch die medizinischen Sachverständigen der Behörde getroffen.

Folgende Anzahl an Verweisungen sind zur Entscheidung durch die Behörde eingegangen:

2023: 434

2022: 433

2021: 463

2020: 341

2019: 179.

Im Fall einer konsultationspflichtigen Diagnose (betrifft Klasse 2 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011) muss die/der flugmedizinische Sachverständige die zuständige Behörde konsultieren. Die medizinischen Sachverständigen der Behörde treffen eine Tauglichkeitsempfehlung.

Die Tauglichkeitsentscheidung erfolgt durch den flugmedizinischen Sachverständigen. Folgende Anzahl an Konsultationen sind in den vergangenen Jahren eingegangen:

2023: 509

2022: 480

2021: 812

2020: 710

2019: 656.

2. Wie viele Piloten sind in den letzten fünf Jahren bezüglich der Beurteilung ihrer Flugtauglichkeit an das LBA überwiesen und als nicht flugfähig eingestuft worden (bitte nach Jahr auflisten)?

Das LBA ist für ca. 120 000 Piloten zuständig. Eine Entscheidung über die Tauglichkeit treffen die medizinischen Sachverständigen der Behörde nur im Fall der Verweisung. Angaben im Sinne der Fragestellung sind der folgenden Tabelle zu entnehmen.

Jahr	Anzahl der flugmedizinischen Untersuchungen	Anzahl der untauglichen Piloten
2023	52.698	383 (davon 79 nach Verweisung)
2022	53.729	448 (davon 61 nach Verweisung)
2021	58.075	413 (davon 67 nach Verweisung)
2020	55.712	444
2019	57.603	438

3. In wie vielen Fällen wurde durch das LBA in den vergangenen fünf Jahren ein externer Gutachter für zusätzliche Untersuchungen oder eine besondere fachliche Expertise bestellt, um eine Flugtauglichkeit zu beurteilen (bitte nach Jahr auflisten)?

Hierzu erfolgt keine Datenerhebung.

4. Wie viele Fälle von Beurteilungen einer Flugtauglichkeit werden gegenwärtig im LBA bearbeitet?

Zurzeit werden 217 Verweisungen und Konsultationen bearbeitet.

5. Wie lange dauert die Bearbeitung der Beurteilung einer Flugtauglichkeit derzeit im LBA durchschnittlich?

Aufgrund der erforderlichen Betrachtung eines jeden Vorgangs im Einzelfall ist eine generalisierende Angabe hierzu nicht möglich.

6. Hält die Bundesregierung die Verfahrensdauer für angemessen?

Die Bearbeitungszeiten sind insbesondere von der Komplexität der medizinischen Fragestellung, der Vollständigkeit der übermittelten Unterlagen und verfügbaren Ressourcen abhängig. Kurze Bearbeitungszeiten liegen im Interesse des LBA und des BMDV.

7. Was ist der Grund für die Probleme im LBA bei der zeitgerechten Ausstellung von Tauglichkeitszeugnissen?

In 82 Prozent der eingehenden Vorgänge kommt es zu Verzögerungen durch Unvollständigkeit der durch den jeweiligen flugmedizinischen Sachverständigen übermittelten Unterlagen, sodass es notwendig ist, weitere Befunde anzufordern.

8. Wie häufig wurden in den vergangenen fünf Jahren Klagen oder Dienstaufsichtsbeschwerden gegen das LBA im Zusammenhang mit der Beurteilung von Flugtauglichkeit erhoben (bitte nach Jahr auflisten)?

In der Statistik werden nicht die einzelnen Verfahrensgegenstände erfasst, sondern nur die Gesamtzahl der Klagen, die die Flugmedizin betreffen. Dazu zählen neben der in der Frage angesprochenen Flugtauglichkeit beispielsweise auch Verfahren im Zusammenhang mit der Anerkennung als flugmedizinischer Sachverständiger. Dies vorausgeschickt ergibt sich folgende Anzahl von Klagen in den vergangenen fünf Jahren:

2023: 31

2022: 15

2021: 13

2020: 22

2019: 22.

Die Anzahl von Dienstaufsichtsbeschwerden wird im LBA nicht statistisch erfasst.

9. Wie viele Klagen oder Dienstaufsichtsbeschwerden gegen das LBA sind gegenwärtig im Zusammenhang mit der Beurteilung von Flugtauglichkeit anhängig?

Zurzeit sind 48 gerichtliche Verfahren anhängig, die alle Themen der Flugmedizin betreffen (Tauglichkeit, Anerkennung). Eine Erfassung nach Klagegegenstand findet nicht statt.

10. Wie viele Anträge auf Akteneinsicht nach dem Informationsfreiheitsgesetz und dem Bundesdatenschutzgesetz sind in den letzten fünf Jahren im Zusammenhang mit der Beurteilung von Flugtauglichkeit beim LBA und beim BMDV gestellt worden (bitte nach Jahr auflisten)?

2019: keine

2020: keine

2021: keine

2022: einen

2023: drei

und im laufendem Jahr 2024: zwei.

11. Welche Referate im LBA sind für die Themen Flugmedizin sowie Tauglichkeitsentscheidungen und Tauglichkeitsbeurteilungen zuständig?
12. Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im LBA sind mit den Themen Flugmedizin sowie Tauglichkeitsentscheidungen und Tauglichkeitsbeurteilungen befasst?
16. Wie viele Stellen sind derzeit in Referaten des LBA und beim BMDV, die mit der Bearbeitung der Beurteilung von Flugtauglichkeit befasst sind, unbesetzt?
17. Auf welche Zahl schätzt die Bundesregierung die Anzahl der Stellen, die zur beschleunigten Bearbeitung der Beurteilungen erforderlich wären?
18. Plant die Bundesregierung, die Stellenzahl in den zuständigen Referaten des LBA und des BMDV, die mit der Bearbeitung der Beurteilung von Flugtauglichkeit beschäftigt sind, zu erhöhen, und wenn ja, um wie viele Stellen, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 11, 12 und 16 bis 18 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zuständig für den Themenkomplex Flugtauglichkeit von Piloten ist das Referat L 6 Flugmedizin/Rechtsangelegenheiten der Abteilung L. Mit Stand von Anfang April 2024 sind 27 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Referat tätig (19,37 VZÄ), davon neun ärztliche Referentinnen und Referenten (4,71 VZÄ). Der Arbeitsbeginn einer weiteren Ärztin sowie zweier weiterer Mitarbeiter erfolgen zeitnah. Zudem hat das LBA vier Zeitstellen ausgeschrieben, davon zwei für ärztliche Referenten. Des Weiteren werden bei Bedarf und Verfügbarkeit externe Berater mit der Bearbeitung von Vorgängen beauftragt. Zurzeit stehen dem LBA hierzu sieben erfahrene flugmedizinische Sachverständige zur Verfügung.

Zum Stand 1. April 2024 waren im Referat 9,32 Planstellen und Stellen unbesetzt, wobei kurz zuvor LBA-intern sechs Stellen zu dem Referat Flugmedizin und Rechtsangelegenheiten verschoben wurden.

Eine Personalbedarfsermittlung für das Referat L6 hat einen zusätzlichen Bedarf von 11,5 Stellen ergeben. Ob und in welchem Umfang hierfür neue Planstellen und Stellen ausgebracht werden, kann angesichts der aktuellen haushaltsrechtlichen Rahmenbedingungen nicht vorweggenommen werden.

13. Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im BMDV sind mit den Themen Flugmedizin sowie Tauglichkeitsentscheidungen und Tauglichkeitsbeurteilungen befasst?

Im BMDV führt das Referat LF 18 grundsätzlich die Fach- und Rechtsaufsicht über das LBA, mithin auch über die Aufgabenerledigung im Bereich Flugmedizin.

14. Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind derzeit im LBA beschäftigt?
15. Wie viele Stellen sind derzeit beim LBA unbesetzt?
19. Wie hat sich die Zahl der Beschäftigten im LBA in den letzten fünf Jahren entwickelt (bitte nach Jahr auflisten)?

Die Fragen 14, 15 und 19 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit Stand zum 1. April 2024 waren im LBA 1 063 Beschäftigte tätig. Zum selben Stichtag waren im LBA 119 Planstellen und Stellen unbesetzt. Die Entwicklung der Anzahl von Beschäftigten im LBA kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Jahr	Beschäftigtenzahl
2019	958
2020	1006
2021	1047
2022	1055
2023	1064

20. Sind der Bundesregierung Fälle bekannt, in welchen die Neubesetzung oder Wiederbesetzung einer Stelle beim LBA mangels Bewerbern gescheitert ist?

Ja, insbesondere die Besetzung aller Stellen in den Fachabteilungen (im ärztlichen und gesundheitswissenschaftlichen Dienst, MINT-Berufe) ist in der Regel erst nach mehrfacher Ausschreibung erfolgreich.

Um die Attraktivität dieser Stellen zu erhöhen, wird Teilzeitwünschen entsprochen, es werden flexible Arbeitszeitmodelle und wohnortnahe Dienstorte (Tätigkeit in den Außenstellen) angeboten sowie die Anwendung des gesamten zur Verfügung stehenden tarifrechtlichen oder beamtenrechtlichen Instrumentariums geprüft.

21. Ist der Bundesregierung bekannt, wie viele Mitarbeiter des LBA in den letzten fünf Jahren aufgrund besserer Karrierechancen oder erheblich höheren Gehalts in die Wirtschaft oder zur EASA gewechselt sind, und wenn ja, wie viele (bitte nach Jahr auflisten)?

Hierzu liegen keine Erkenntnisse vor.

