

Antrag

der Abgeordneten Ernst Burgbacher, Dr. Max Stadler, Gisela Piltz, Hartfrid Wolff (Rems-Murr), Jörg van Essen, Jens Ackermann, Dr. Karl Addicks, Daniel Bahr (Münster), Uwe Barth, Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Patrick Döring, Mechthild Dyckmans, Otto Fricke, Paul K. Friedhoff, Horst Friedrich (Bayreuth), Hans-Michael Goldmann, Miriam Gruß, Joachim Günther (Plauen), Dr. Christel Happach-Kasan, Hans-Peter Haustein, Elke Hoff, Birgit Homburger, Dr. Werner Hoyer, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Heinz Lanfermann, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Ina Lenke, Horst Meierhofer, Patrick Meinhardt, Jan Mücke, Burkhardt Müller-Sönksen, Dirk Niebel, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Jörg Rohde, Frank Schäffler, Dr. Konrad Schily, Marina Schuster, Dr. Rainer Stinner, Florian Toncar, Christoph Waitz, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Martin Zeil, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der FDP

Zuverlässigkeitsüberprüfung von Privatpiloten auf ein angemessenes Maß reduzieren

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Das Gesetz zur Neuregelung von Luftsicherheitsaufgaben (Luftsicherheitsgesetz) ist mit Wirkung vom 11. Januar 2005 in Kraft getreten. In der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 15. Februar 2006 wurde von den Verfassungsrichtern festgestellt, dass § 14 Abs. 3 des Luftsicherheitsgesetzes mit Artikel 2 Abs. 2 Satz 1 in Verbindung mit Artikel 87a Abs. 2 und Artikel 35 Abs. 2 und 3 sowie in Verbindung mit Artikel 1 Abs. 1 des Grundgesetzes unvereinbar und nichtig ist.

Die Zuverlässigkeitsüberprüfung von Piloten gemäß § 7 Abs. 1 Nr. 4 des Luftsicherheitsgesetzes ist davon nicht berührt und hat weiteren Bestand, obwohl schon die Regierung Schleswig-Holsteins in ihrer Drucksache 16/193 Nr. 11 erklärt hatte, dass mit der Zuverlässigkeitsüberprüfung kein zusätzlicher Sicherheitsgewinn zu erwarten ist.

Dies hat zur Folge, dass auch alle Privatpiloten, die bereits in Besitz einer Lizenz sind, sowie alle Flugschüler bzw. Erstbewerber um eine Lizenz sich einer entsprechenden Zuverlässigkeitsüberprüfung zu unterziehen haben. Davon ausgenommen sind nur Segelflieger, Luftsportgeräteführer und Freiballonführer. Ohne einen Nachweis der Zuverlässigkeitsprüfung ist die Erteilung oder Verlängerung einer Lizenz nicht mehr möglich.

Die Zuverlässigkeitsüberprüfungen auf alle Führer von motorgetriebenen Luftfahrzeugen anzuwenden, spiegelt nicht die tatsächliche Gefährdung wider.

Motorisierte Flugzeuge in den Klassen der Anlage 1 M zur Ersten Durchführungsverordnung zur Verordnung über Luftpersonal (1. DV LuftPersV) werden überwiegend von Luftsportlern in ihren Vereinen zu nichtgewerblichen Zwecken und von Privatpersonen oder Geschäftsleuten wie ein Privat-PKW zu Privat- oder Geschäftsreisen genutzt.

Diese Flugzeuge sind auf Grund ihrer technischen Ausstattung extrem wetterempfindlich und deshalb für den Einsatz als Werkzeug in Terroristenhand ungeeignet. Die Masse und die Fluggeschwindigkeit bewegen sich in der Größenordnung eines Mittelklasseautos. Nicht nur die Fachverbände schätzen deshalb das von diesen Flugzeugen ausgehende Gefährdungspotential für die Sicherheit Deutschlands höchstens so hoch ein, wie das von einem PKW ausgehende.

Bisher ist eine Luftsicherheits-Zuverlässigkeitsüberprüfungsverordnung vom Bundesministerium des Innern noch nicht erlassen worden.

Der Entwurf der Luftsicherheits-Zuverlässigkeitsüberprüfungsverordnung vom 30. September 2005 enthält keine Definition von „Zuverlässigkeit“. Dadurch erhalten die verschiedenen zuständigen Luftsicherheitsbehörden einen zu weiten Interpretationsspielraum, der sich schon jetzt in einer unterschiedlichen Handhabung durch die Luftsicherheitsbehörden abzeichnet.

Auch fehlt in dem Entwurf der Verordnung ein Gebührenrahmen für die Kosten der Zuverlässigkeitsüberprüfung.

Das Wiederholungsintervall für die Zuverlässigkeitsüberprüfung ist in dem Entwurf auf drei Jahre festgelegt. Dieser Zeitrahmen ist eine unnötige bürokratische Last für die Piloten und bearbeitenden Behörden. Eine Orientierung an der EU-Vorgabe aus der Verordnung (EG) 2320/2002 würde bedeuten, dass dann die Lizenz und Zuverlässigkeitsüberprüfung im gleichen Intervall von fünf Jahren erneuert und bearbeitet werden könnten.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf:

1. Eine gesetzliche Regelung zu schaffen, die
 - a) die Privatpiloten und Berufspiloten, mit Lizenzen für die Flugzeuge der Klassen SEP, MEP oder TMG (ohne weitere Klassen- oder Musterberechtigung) gemäß den Tabellen 1 und 3 der Anlage 1 M zur 1. DV LuftPersV von der Zuverlässigkeitsüberprüfung gemäß § 7 Abs. 1 Nr. 4 Luftsicherheitsgesetz befreit,
 - b) eine klare Definition der Kriterien zur Beurteilung der Zuverlässigkeit enthält.
2. In die Luftsicherheits-Zuverlässigkeitsüberprüfungsverordnung Regelungen aufzunehmen, die
 - a) einen genauen, aber niedrigen Gebührenrahmen für die Kosten der Zuverlässigkeitsüberprüfung, jedoch keine erhöhten Gebühren bei mehreren Wohnsitzen in den letzten zehn Jahren vorsehen sowie
 - b) das Wiederholungsintervall für die Zuverlässigkeitsüberprüfung von Piloten auf fünf Jahre festlegen.

Berlin, den 7. März 2006

Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion