



An die Mitglieder
des Innenausschusses
des Deutschen Bundestags

Per E-Mail

Egelsbach, den 7. Februar 2020

Stellungnahme der AOPA-Germany zur Anhörung zu Zuverlässigkeitsüberprüfungen (ZÜP) für Piloten am 10. Februar 2020

Die AOPA-Germany als Verband der Allgemeinen Luftfahrt steht der „ZÜP“ für Privatpiloten seit ihrer Einführung kritisch gegenüber. Unser Verband setzt sich sehr für ein hohes Sicherheitsniveau ein, betrachtet die ZÜP in dieser Form aber nicht als geeignetes Mittel.

Wir bedauern es auch, als Verband der betroffenen Interessengruppe nicht zu dieser Sitzung des Innenausschusses eingeladen worden zu sein.

Zur Begründung unserer Kritik:

Die Bundesrepublik Deutschland ist der einzige EU-Staat, der eine vom Piloten zu beantragende ZÜP mit fixem Ablaufdatum und Kostenberechnung eingeführt hat. Deutschland geht mit der ZÜP über die EU-weiten Anforderungen für Piloten hinaus, weshalb im Jahr 2015 von der EU-Kommission ein Vertragsverletzungsverfahren mit dem Aktenzeichen 20144109 eingeleitet wurde.

Im EU-Ausland werden Piloten ohne eine formelle ZÜP effektiv und diskret im Hintergrund auf Zuverlässigkeit überprüft. Terrorverdächtige werden dort auch ohne formelle ZÜP von den Sicherheitsorganen identifiziert und bei Bedarf sprichwörtlich aus dem Verkehr gezogen. Die Sicherheitsorgane können dort selbst entscheiden, welche Quellen sie zur Terrorbekämpfung nutzen wollen.

Aber es gibt diese Terrorverdächtigen unter den Privatpiloten gar nicht. Die ZÜP hat zumindest in Deutschland bislang unter Privatpiloten keine Terrorverdächtige ausfindig machen können. Die Eignung von Kleinflugzeugen für Terroranschläge ist offenbar gering, andere Möglichkeiten sind offenbar effektiver. Das auch diesmal von Dr. Schäfer wieder zitierte Beispiel des geistig verwirrten Motorseglerpiloten über dem Rhein-Main-Gebiet im Jahr 2003 zeigt nur, dass die ZÜP nicht greift: Dieser Pilot hatte schon keine Fluglizenz mehr und hätte nie eine ZÜP erhalten, dennoch hat er den Motorsegler entführt. Allerdings auf Grund eines psychischen Problems und Liebeskummer, und nicht aus terroristischen Motiven, und er konnte zur sicheren Landung überredet werden.

Die deutsche ZÜP verfehlt jedoch nicht nur ihre Wirkung, sie hat auch Piloten in größte Schwierigkeiten gebracht, die z.B. eine Insolvenz erlebt, Probleme mit dem Finanzamt oder Auseinandersetzungen in einer Ehe etc. hatten, weil man ihnen auf Grund bereits geringer Verfehlungen oder auch nur eines Anfangsverdachts Terrornähe oder Erpressbarkeit unterstellt hat.

Das hat auch der Bundesrat in 2016 festgestellt, der eine Streichung des § 7 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 LuftSiG gefordert hatte, da „die Überprüfung der deutschen Lizenzinhaber keinen Sicherheitsgewinn bringe und unverhältnismäßig sei.“

Auch Jugendsünden werden zum Problem, wenn die Luftsicherheitsbehörden gemäß § 41 Abs. 1 Nr. 13 BZRG für Zwecke der Zuverlässigkeitsüberprüfung nach § 7 LuftSiG eine unbeschränkte Auskunft aus dem Zentralregister einholen. Kleine Delikte in der Jugend können dazu führen, dass die Teilnahme am Luftverkehr lebenslang verweigert wird, weil man in Terrornähe gebracht wird.

Als Alternative haben wir eine Partnerschaft zwischen Behörden und Piloten nach dem Vorbild des US-„Airport Watch Programm“ vorgeschlagen, mit dessen Hilfe z.B. die Terrorpiloten des 11. September 2001 in ihrer Ausbildung hätten gestoppt werden können. Meldungen von besorgten Privatpiloten an die Sicherheitsorgane über deren verdächtiges Verhalten gingen damals leider ins Leere.

Darüber hinaus droht eine Umlizenzierung der Privatpiloten in europäische Nachbarländer, in denen es keine ähnlich restriktive gehandhabte ZÜP wie in Deutschland gibt. Diese umlizenzierten Privatpiloten fliegen dann ebenso wie die Piloten der Nachbarländer durch deutschen Luftraum. Die deutschen Behörden machen sich so leider unglaublich.

Aus all diesen Gründen lehnen wir die ZÜP nach wie vor als untaugliches Mittel zur Erhöhung der Flugsicherheit ab und empfehlen stattdessen sich sowohl an europäischen Vorbildern der ZÜP zu orientieren, als auch die Piloten aktiv in ein kooperatives Sicherheitskonzept einzubinden.

Prof. Dr. Elmar Giemulla
Präsident

Jochen Hägele
Vizepräsident

Dr. Michael Erb
Geschäftsführer

AOPA steht für Aircraft Owners and Pilots Association – Verband der Flugzeugeigentümer und Piloten. Mit mehr als 400.000 Mitgliedern weltweit und Vertretungen in 75 Ländern ist die AOPA die größte Pilotenvereinigung der Welt. Alle nationalen AOPAs gehören dem Internationalen Dachverband IAOPA an, dem International Council of Aircraft Owner and Pilot Associations.

Die AOPA-Germany vertritt in Deutschland seit 1964 die Interessen von inzwischen 18.000 Privat- und Berufspiloten sowie von über 220 Unternehmen, Luftfahrtvereinen und Flugschulen. Die Allgemeine Luftfahrt (AL) stellt mit ca. 23.000 Flugzeugen den größten Bereich des Luftverkehrs in Deutschland dar. Sie umfasst alle zivilen Flüge, die nicht dem Linienverkehr zuzuordnen sind, und ist damit die Individualverkehrskomponente der Luftfahrt, vergleichbar mit dem PKW-Verkehr auf der Straße.