



Jahresbericht

2012/2013

Impressum

Herausgeber

Luftfahrt-Bundesamt LBA
Hermann-Blenk-Straße 26
38108 Braunschweig
Telefon + 49 (0) 5 31 / 23 55 - 0
Telefax + 49 (0) 5 31 / 23 55 - 90 99
buergerinfo@lba.de
info@lba.de

Redaktion

Cornelia Cramer
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Fotos

Norbert Michalke: Titelbild, S. 8, 9, 14/15, 16/17, 24/25, 29,
30, 33, 35, 44, 47, 51, 52/53, 54, 57, 60/61, 62, 66, 70
Luftfahrt-Bundesamt: S. 6, 7, 10, 11, 12, 13, 17, 18/19, 20, 21,
26 oben, 31, 38 oben, 39, 41, 44 oben, 54 oben, 62 oben, 65
Kai Riemenschneider: S. 4/5
AnetteAndersen/Thinkstock: S. 22/23
ricardoreitmeyer/Thinkstock: S. 26
Köln Bonn Airport: S. 36/37
Pierre-Yves Babelon/Thinkstock: S. 38
Fraport AG: S. 41
Rainer Bexten: S. 42/43
Lufthansa Flight Training: S. 50
Siri Groenskar/Thinkstock: S. 56
dmadau/Thinkstock: S. 58

Konzeption und Design

media consulta Corporate Publishing GmbH,
Berlin

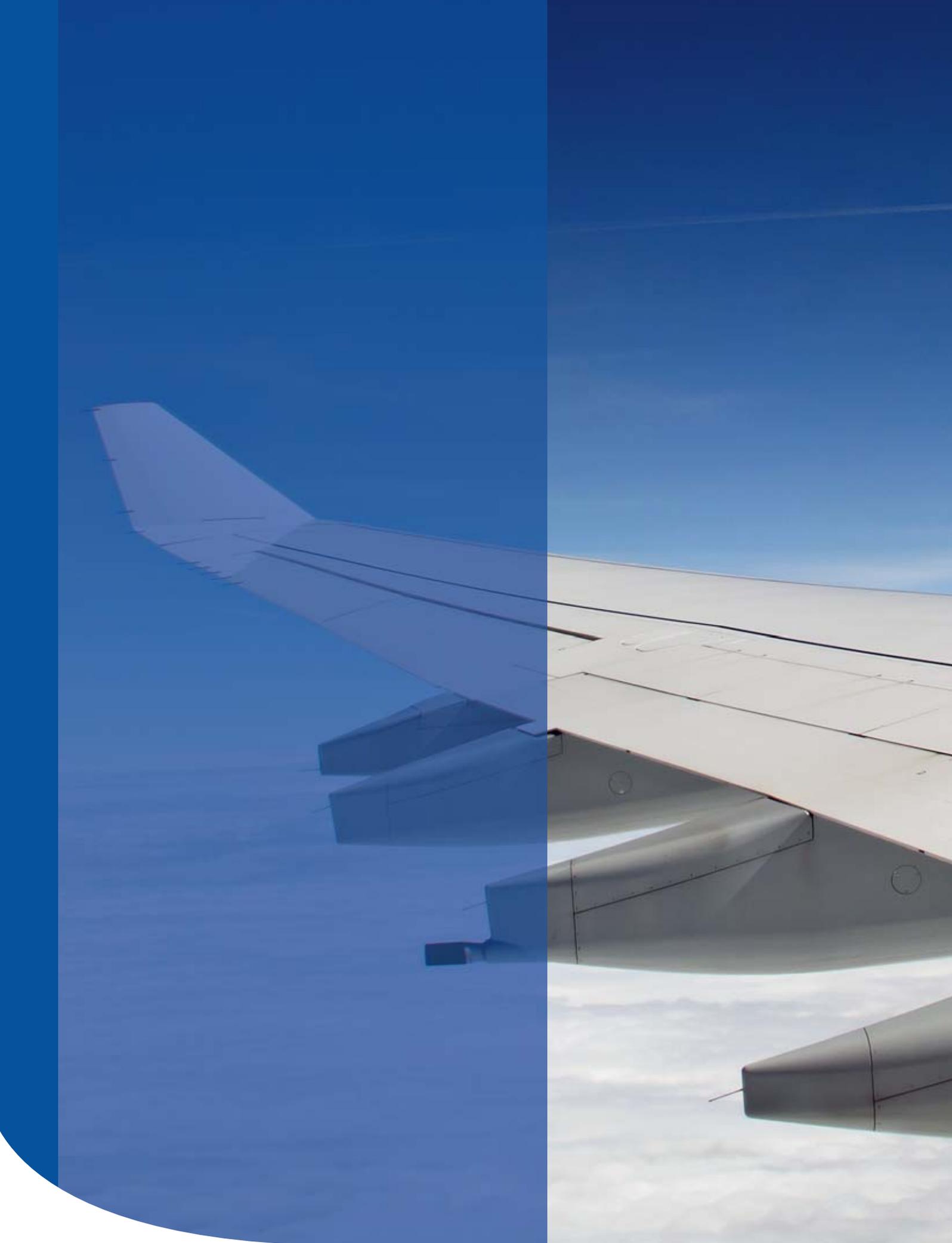
Druck und Herstellung

Druckerei des Bundesministeriums
für Verkehr und digitale Infrastruktur

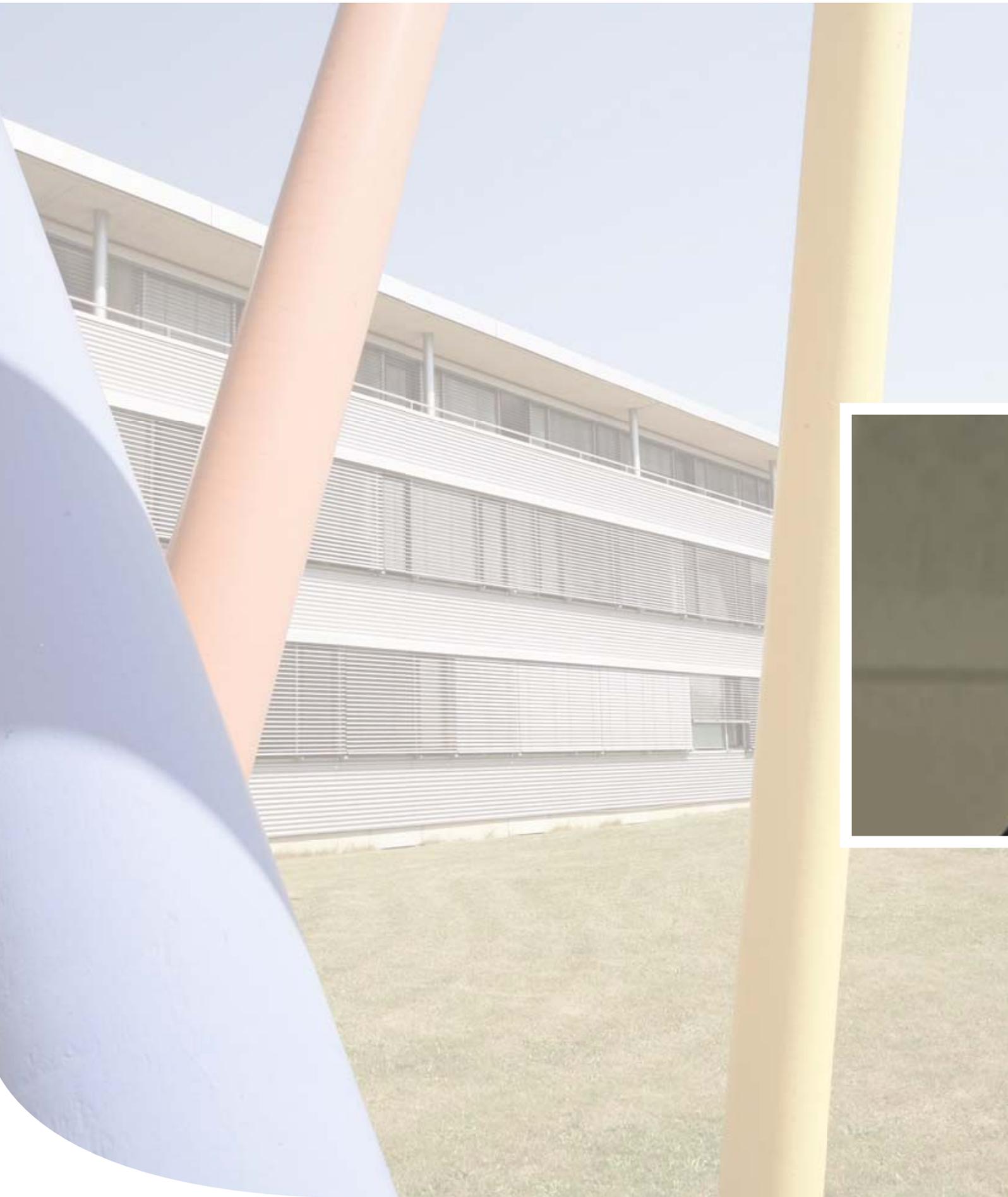
© Luftfahrt-Bundesamt

Jahresbericht

2012/2013



Vorwort	6
Verteilung der Aufgaben	8
60 Jahre Luftfahrt-Bundesamt	12
 Stabsstelle Behördenleitung	18
 Betrieb	24
 Luftsicherheit	36
 Luftfahrtpersonal	42
 Technik/Umweltschutz	52
 Zentrale Dienste	60
Anfahrt	68
Statistik 2012/2013	70



Schulterschluss für die Sicherheit

Vorwort von Jörg Mendel, Präsident des LBA



wäre das Fliegen sowohl in Deutschland als auch weltweit nicht so sicher, wie es heute – im 60. Gründungsjahr des Luftfahrt-Bundesamtes (LBA) – ist.

In Deutschland ist es die Aufgabe des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), gemeinsam mit dem Luftfahrt-Bundesamt weiterhin den hohen Sicherheitsstandard der Luftverkehrswirtschaft aufrechtzuerhalten – und, wo es erforderlich ist, diesen im Schulterschluss mit unseren europäischen und internationalen Partnerbehörden weiter auszubauen.

Damit wir unserer Hauptaufgabe, nämlich für größtmögliche Sicherheit in der Luftfahrt zu sorgen, auch in Zukunft im vollen Umfang nachkommen können, haben wir unsere in den vergangenen Jahren durchgeführte flächendeckende Aufgabenkritik und Personalbedarfsermittlung in allen Arbeitsbereichen des LBA weiter fortgesetzt. Denn sowohl für die Abwehr von Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung durch den Luftverkehr als auch für das Funktionieren des Gesamtsystems Luftverkehrswirtschaft ist in Deutschland eine funktionierende staatliche Aufsicht unabdingbar. Die Leitung sowie die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des LBA werden sich dafür mit ihrer ganzen Kraft und großem Engagement fortwährend einsetzen.

Vor 100 Jahren, am 01. Januar 1914, feierte die Welt den ersten kommerziellen Passagierflug. Der Flug der „St. Petersburg-Tampa Airboat Line“ von Sankt Petersburg nach Tampa in Florida war eine Sensation und löste großes Staunen aus – heute gehört der gewerbliche Transport von Passagieren wie von Luftfracht zu unserem mobilen Alltag in einer globalen Welt. Das Flugzeug verbindet die Kontinente und die dort lebenden Menschen. Der Luftverkehr lässt die Welt zusammenrücken.

Seit Beginn des gewerblich betriebenen Luftverkehrs ist auch die Flugzeugtechnologie in immer neue Dimensionen vorgestoßen. Und ohne die sich parallel entwickelnde Luftverkehrsverwaltung

liche Sicherheit in der Luftfahrt zu sorgen, auch in Zukunft im vollen Umfang nachkommen können, haben wir unsere in den vergangenen Jahren durchgeführte flächendeckende Aufgabenkritik und Personalbedarfsermittlung in allen Arbeitsbereichen des LBA weiter fortgesetzt. Denn sowohl für die Abwehr von Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung durch den Luftverkehr als auch für das Funktionieren des Gesamtsystems Luftverkehrswirtschaft ist in Deutschland eine funktionierende staatliche Aufsicht unabdingbar. Die Leitung sowie die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des LBA werden sich dafür mit ihrer ganzen Kraft und großem Engagement fortwährend einsetzen.

Mit Sicherheit zum Ziel

Das Luftfahrt-Bundesamt

Das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) gliedert sich in die fünf Abteilungen „Betrieb“, „Luftfahrtpersonal“, „Technik/Umweltschutz“, „Luftsicherheit“ und „Zentrale Dienste“. Die Aufgaben werden überwiegend zentral wahrgenommen. Daneben gewährleisten sechs Außenstellen an den Standorten Berlin, Düsseldorf, Frankfurt/Main, Hamburg, München und Stuttgart einen wirtschaftlichen Aufgabenvollzug.

Präsident

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamtes führt die Behörde und vertritt das LBA national und international nach außen. Er zeichnet überdies verantwortlich für die strategische Planung und Steuerung. Dem Präsidenten direkt unterstellt ist die „Stabsstelle Behördenleitung“. Diese ist unter anderem für die strategische Unterstützung der Amtsleitung, übergreifende nationale und internationale Aufgaben, die Vorschriftenarbeit, das Management System, die Gefahrenanalyse sowie für das Notfall- und Krisenmanagement und die Presse-, Medien- und allgemeine Öffentlichkeitsarbeit zuständig.

Abteilung Betrieb

Die Abteilung Betrieb ist zuständig für alle Fragestellungen, die den Betrieb von Luftfahrzeugen betreffen. Wesentliche Aufgabe ist die Genehmigung von und die Aufsicht über deutsche Luftfahrtunternehmen. Im Rahmen dieser Tätigkeit erfolgt die Prüfung und Überwachung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Unternehmen sowie der flugbetrieblichen Voraussetzungen. Außerdem trägt die Abteilung die Verantwortung für die Erteilung der Einflugrechte für ausländische Luftfahrtunternehmen und für die Durchführung von Ramp Checks an ausländischen Luftfahrzeugen. Sie ist überdies zuständig für die Sammlung, Bearbeitung und Auswertung von Störungsmeldungen aus der Luftfahrt sowie für die Genehmigung von Gefahrguttransporten.

Luftsicherheit

Die Abteilung Luftsicherheit ist verantwortlich für die Zulassung, Änderung und Erweiterung von Luftsicherheitsplänen deutscher und ausländischer Luftfahrtunternehmen sowie für die Überwachung der Eigensicherungsmaßnahmen der Luftfahrtunternehmen auf deutschen Flughäfen. Im Luftfrachtsicherheitsbereich gehören zu den Aufgaben des LBA die Zulassung von reglementierten Beauftragten, die Zulassung von bekannten Versendern, die Zulassung von reglementierten Lieferanten für Bordvorräte sowie die Aufsicht über alle Beteiligten an der sicheren Lieferkette. Und im Bereich der Luftsicherheitsschulung ist das LBA schließlich für die Bewertung von Luftsicherheitsschulungsprogrammen, die Zulassung von Ausbildern für Luftsicherheitsschulungen sowie die Beaufsichtigung der durchgeführten Luftsicherheitsschulungen und der Ausstellung von Befähigungszeugnissen zuständig.

Abteilung Luftfahrtpersonal

Die Abteilung Luftfahrtpersonal bündelt alle Zuständigkeiten in Bezug auf das gewerbsmäßig tätige Luftfahrtpersonal. Dazu gehören unter anderem die Zulassung von und die Aufsicht über Ausbildungsbetriebe für Luftfahrer, die Qualifizierung und Anerkennung von synthetischen Flugübungsgeräten, die Prüfung der Voraussetzungen und die Zulassung zur Aufnahme der Ausbildung zum Erwerb von Erlaubnissen, die Abnahme von theoretischen und praktischen Prüfungen zum





Erwerb von Erlaubnissen und Berechtigungen sowie die Lizenzierung des Luftfahrtpersonals. Zu den Aufgaben zählt ferner die Genehmigung und Aufsicht der flugmedizinischen Zentren und Sachverständigen. In engem Zusammenhang damit steht die maßgebliche Mitarbeit in nationalen und internationalen Gremien zur Erarbeitung von Standards für die Ausbildung und Prüfung des Luftfahrtpersonals.

Abteilung Technik/Umweltschutz

Die Abteilung Technik/Umweltschutz zeichnet beispielsweise verantwortlich für die Genehmigung und Überwachung von nationalen Entwicklungsbetrieben sowie von Herstellungs-, Instandhaltungs- und luftfahrttechnischen Betrieben, Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (CAMO) sowie von Ausbildungsbetrieben für technisches Personal. Außerdem ist die Abteilung zuständig für die Überwachung des technischen Betriebes von Luftfahrtunternehmen, für die Erteilung der Erlaubnisse und Berechtigungen für Prüfer von Luftfahrtgerät und von freigabeberechtigtem Personal, die Prüfung der Lufttüchtigkeit und

die Überwachung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen (ACAM). Sie übt außerdem die Aufsicht über die mit der Wahrnehmung von Aufgaben nach dem Luftverkehrsgesetz beauftragten Luftsportverbände aus, veröffentlicht Lufttüchtigkeitsanweisungen und verantwortet die Verkehrszulassung von Luftfahrzeugen. Zusätzlich erfolgt hier in eigener Verantwortung oder zur Unterstützung der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) die Überwachung von Musterprüfungen und Musterzulassungen sowie die Lärmzulassung.

Zentrale Dienste

Die Zentralabteilung übernimmt für die Fachabteilungen die administrativen Aufgaben und erledigt die klassischen Verwaltungsaufgaben einer Behörde. Dazu gehören unter anderem das Personalmanagement, Haushalt und Rechnungswesen, der innere Dienst sowie die Bereitstellung der Informationstechnik. Außerdem wird in der Abteilung das Bürger-Service-Center betrieben. Darüber hinaus nimmt sie die Aufgaben des Verbraucherschutzes in der Luftfahrt wahr.



**Präsident
Luftfahrt-Bundesamt¹**
Jörg Mendel



**Abteilung Z
Zentrale Dienste**
Fred Müller
Vertretung:
Doris Thiele-Bark



**Abteilung T
Technik/Umweltschutz**
Thomas Burlage
Vertretung:
N. N.



**Abteilung B
Betrieb**
Axel Losansky
Vertretung:
Volker Cirkseña

**Referat Z 1
Organisation und
Controllingunterstützung**
Detlef Jürgens

**Referat T 1
Entwicklungs-/Herstellungs-/Instand-
haltungsbetriebe/EASA-Vertrags-
durchführung/-Budgetmanagement**
Matthias Plehn

**Referat B 1
Genehmigungen Luftfahrtunternehmen/
Einflugerlaubnisse/Rechtsangelegen-
heiten der Abteilung B**
Jörg Straube

**Referat Z 2
Personalmanagement/
Rechtsangelegenheiten der Abteilung Z**
Doris Thiele-Bark

**Referat T 2
ACAM/Technisches Personal/
Lufttüchtigkeitsanweisungen**
Susanne Brechel

**Referat B 2
Flugbetrieb**
Martin Kaiser

**Referat Z 3
Haushalt und Rechnungswesen/
Innerer Dienst**
Judith Pätzold

**Referat T 3
Musterzulassung/Umwelt- und
Strahlenschutz**
Helmut Fendt

**Referat B 3
Luftverkehrssicherheit/
Gefahrgut**
Olaf Zernick

**Referat Z 4
Informations- und
Kommunikationstechnik**
Andreas Johannes

**Referat T 4
Verkehrszulassung/
Rechtsangelegenheiten der Abteilung T**
Ulrike Urban

**Referat B 4
Wirtschaftliche
Leistungsfähigkeit**
Volker Cirkseña

**Referat Z 5
Bürger-Service-Center/
Beschwerdestelle Fluggastrechte**
Thomas Slaba

**Referat T 5
CAMO/Instandhaltungsprogramme/
Beaufsichtigung der Lufttüchtigkeit**
Joachim Wichmann

Außenstellen des Luftfahrt-Bundesamtes²
Berlin, Düsseldorf, Frankfurt,
Hamburg, München, Stuttgart

**Dienststelle Flugsicherung beim
Luftfahrt-Bundesamt**
Dienst- und Fachaufsicht durch
das BMVI



**Stabsstelle
Behördenleitung**
SBI
Dirk Sajonz³
Vertretung:
Cornelia Cramer

Sachgebiet 1
Übergreifende nationale und internationale Aufgaben
Dirk Sajonz³

Sachgebiet 2
**Managementsystem/
Umsetzung State Safety
Program (SSP)**
Dr. Thomas von Borstel

Sachgebiet 3
**Presse- und Öffentlichkeitsarbeit/
Projektkoordination**
Cornelia Cramer



**Abteilung L
Luftfahrtpersonal**
Udo Dehning
Vertretung:
Eckhard Fegel



**Abteilung S
Luftsicherheit**
Birgit Loga
Vertretung:
Irina Ried

Referat L 1
Ausbildung
Eckhard Fegel

Referat S 1
**Rechtsangelegenheiten
und Owi der Abteilung S**
Martina Kornath

Referat L 2
Theoretische Prüfungen
Gerhard Boller

Referat S 2
Luftsicherheitsschulungen
Matthias Petersen

Referat L 3
Praktische Prüfungen
(Sami Kadam)⁴

Referat S 3
**Zulassung reglementierte
Beauftragte**
Xenia Ellebrecht

Referat L 4
**Lizenzierung/Rechtsangelegenheiten
der Abteilung L**
Yvonne-Christine Schmidt

Referat S 4
Zulassung bekannte Versender
Irina Ried

Referat L 5
Flugmedizin
Dr. Andreas Kirklies

Referat S 5
**Zulassung Luftsicherheitspläne
und reglementierte Lieferanten**
Marco Jentsch

Referat S 6
Aufsicht
Dr. Marion Nikodem

- ¹ Vertretung erfolgt durch AL im jeweiligen Zuständigkeitsbereich
- ² Dienst- und Fachaufsicht über ASL durch AL T, Fachaufsicht über ASL in ihrer Funktion als Dienststellenleitung durch AL Z
- ³ Funktionen werden in Personalunion wahrgenommen
- ⁴ mit der Wahrnehmung der Geschäfte beauftragt



Der Weg hin zur effizienten Behörde

60 Jahre Luftfahrt-Bundesamt

Das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) feiert am 30. November 2014 seinen 60. Geburtstag. Aus sehr bescheidenen Anfängen heraus hat sich im Laufe der letzten sechs Jahrzehnte eine moderne und effiziente Luftfahrtbehörde entwickelt. Mit seinen weit über 100 Prüfungs-, Zulassungs- und Überwachungsfunktionen sichert das Luftfahrt-Bundesamt das hohe technische und betriebliche Niveau der Luftfahrt in Deutschland.

Waren in den Anfangsjahren der Behörde noch privatrechtlich organisierte Prüfstellen für Luftfahrtgerät für die Durchführung technischer Prüfungen zuständig, vollzog sich bereits 1968 der Wandel hin zu einem System der Delegation von Verantwortung in dafür besonders anerkannte Betriebe unter gleichzeitiger Forderung nach Einrichtung von Qualitätssicherungssystemen mit entsprechendem Qualitätsmanagement und begleitender Aufsicht durch das LBA in Form von Audits. Die konsequente Umsetzung dieser damals hochmodernen Philosophie ermöglichte es dem Amt, bei gleichzeitiger kontinuierlicher Anpassung und Optimierung seiner internen Abläufe, seine Aufgaben erfolgreich und international anerkannt mit einem Minimum an Personal zu bewältigen. Und das trotz stetig zunehmenden Luftverkehrs, gestiegener Anforderungen an die Sicherheit und eines zunehmenden öffentlichen Interesses an der Arbeit des LBA.

Die Gründung der Europäischen Agentur für Flugsicherheit im September 2003 mit Sitz in Köln stellte für das Luftfahrt-Bundesamt eine neue Herausforderung und Chance zugleich dar. Es änderte sich sowohl der Zuschnitt der Zuständigkeiten als auch die Aufgabenwahrnehmung. Die nationale und europäische Gesetzgebung erweiterte gleichzeitig das Aufgabenspektrum der deutschen Behörde erheblich, nicht zuletzt auch



durch völlig neue Zuständigkeiten im Bereich der Luftfrachtsicherheit. Inzwischen arbeiten rund 700 hochqualifizierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Zentrale in Braunschweig sowie in den sechs Außenstellen. Ziel des LBA wird es auch künftig sein, aktiv die Rahmenbedingungen für die Luftfahrt in Deutschland zu verbessern und mitzugestalten. Die Behörde will auch im Zeitalter einer global agierenden Luftverkehrswirtschaft und einem weiter zunehmenden Wettbewerb einen wichtigen Beitrag zur Wahrung der Sicherheit, der Sicherung der Mobilität, der Weiterentwicklung und Vernetzung des Verkehrssystems Luftfahrt sowie des Verbraucherschutzes leisten.

Meilensteine der Geschichte

Die wichtigsten Etappen des LBA

1954

Im Hauptgebäude des Flughafens Braunschweig nimmt das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) mit 28 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern seine Arbeit auf.

1959

Dem LBA wird eine neue Aufgabe zugewiesen: Überprüfung der technischen und flugbetrieblichen Grundlagen der Luftfahrtunternehmen.

1968

Mit der neuen „Prüfordnung für Luftfahrtgerät“ (LuftGerPO) wird im Prüfwesen das Delegationsprinzip eingeführt. Ab jetzt führen nur noch anerkannte Betriebe die technischen Prüfungen durch.



1990

Eingliederung der Staatlichen Luftfahrtinspektion (SLI) der DDR in das LBA. Einrichtung einer sechsten Außenstelle des LBA in Berlin-Schönefeld.

2003

Mit dem Start der europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) ergeben sich auch für das LBA neue Zuständigkeiten und Aufgaben.

2011

Aufbau der Abteilung S „Luftsicherheit“

2014

Das LBA feiert sein 60-jähriges Jubiläum. Heute gehören der Behörde in der Zentrale und in sechs Außenstellen 650 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an.





650

Personen arbeiten derzeit insgesamt für das LBA, darunter 266 Frauen. An den sechs Außenstellen an den Standorten Berlin, Düsseldorf, Frankfurt/Main, Hamburg, München und Stuttgart sind aktuell 198 Personen beschäftigt.

21.462

Luftfahrzeuge waren im Jahr 2013 in Deutschland zugelassen. Darunter auch drei Luftschiffe.

2.079

flugbetriebliche Störungsfälle wurden im Jahr 2013 gemeldet.



Das LBA bietet jungen Ingenieurinnen der Luft- und Raumfahrt-technik gute Entwicklungs- und Aufstiegschancen.

**Susanne Brechel,
Leiterin Referat T 2**



2013

Strategie und
Qualitätsmanagement –
in der Stabsstelle
Behördenleitung
laufen alle Fäden
zusammen.



Vorgestellt

Die neue Stabsstelle Behördenleitung

Nach einer umfangreichen Revision der Ablaufprozesse innerhalb des LBA durch eine eigens eingerichtete Projektgruppe im Jahre 2012 verfügte der Präsident des Luftfahrt-Bundesamtes mit Wirkung vom 01. Juni 2013 eine Neuausrichtung der Stabsstelle Behördenleitung (SBI).

Die drei Sachgebiete der Behördenleitung

- 1** **Übergreifende nationale und internationale Aufgaben**
- 2** **Managementsystem/Umsetzung State Safety Program (SSP)**
- 3** **Presse- und Öffentlichkeitsarbeit/Projektkoordination**

Sachgebiet 1

Das Sachgebiet 1 geht aus dem ehemaligen Vorschriftenreferat des LBA hervor und ist federführend bei der fachlichen Fortentwicklung nationaler und internationaler Luftfahrtvorschriften tätig. Der Schwerpunkt liegt hier vor allem auf der Betreuung von Anhörungsverfahren der EASA und in der Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) bei den Verhandlungen der EASA-Vorschläge im Rahmen des sogenannten Komitologieverfahrens bei der EU-Kommission. Eine weitere wichtige Aufgabe ist die Anpassung der nationalen Bestimmungen an die EU-Vorschriften, auch im Hinblick auf jene Luftfahrzeuge, die nicht in den Zuständigkeitsbereich der EASA fallen. Das Sachgebiet ist zudem zentraler Ansprechpartner

für die Audit-Besuche der EASA sowie der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) und stellt den entsprechenden Koordinator, der neben der Organisation der Überprüfungen auch die Abarbeitung der festgestellten Beanstandungen sowie die Kommunikation mit EASA und BMVI übernimmt.

Die EU-Vorschriften sind nur in den in den Mitgliedstaaten geltenden Sprachversionen gültig. Daher engagiert sich das Luftfahrt-Bundesamt bei der Erstellung dieser Sprachversionen durch entsprechende Zuarbeit, zum Beispiel bei der Erstellung von Glossaren, aber auch bei der sprachlichen Prüfung der durch die EU-Kommission vorgelegten Sprachversionen. Zudem steht der interne Übersetzungsdienst für alle Arten der internen und externen Kommunikation zur Verfügung.

Die neuen luftrechtlichen Bestimmungen der EU wenden sich nicht nur an die Luftfahrtindustrie, sondern insbesondere auch an die Luftfahrtbehörden. Sogenannte Authority Requirements verlangen nunmehr auch dort die Einrichtung von Managementsystemen. Diese Regeln orientieren sich inhaltlich stark an den Forderungen nach einem Qualitätsmanagementsystem für die Industrie.

Sachgebiet 2

Das Managementsystem einer Behörde muss demnach durch die Festlegung bestimmter Verfahrensabläufe und interner Regeln die



Einhaltung der EU-Verordnungen überwachen und sicherstellen. Für die Umsetzung dieser Regeln wird das Sachgebiet 2 die bestehenden internen Regelungen in einem Handbuch zusammenfassen. Zudem werden die derzeitigen innerbetrieblichen Verfahrensanweisungen und Betriebsabläufe überarbeitet und standardisiert. Neue Erstellungskonventionen sollen dafür sorgen, dass diese Verfahren auch entsprechend auditiert werden können. Die interne Überwachung nebst Meldewesen wird durch ein transparentes Audit-System sichergestellt. Ein Experten-Pool von Auditoren aus den Fachbereichen soll dann, gesteuert durch das Sachgebiet 2, die interne Überwachung der Einhaltung der internen und externen Vorgaben sicherstellen. Die Sachgebietsleitung nimmt daher die Rolle als Leiter des Managementsystems wahr und ist in dieser Funktion dem Präsidenten des LBA meldeverantwortlich.

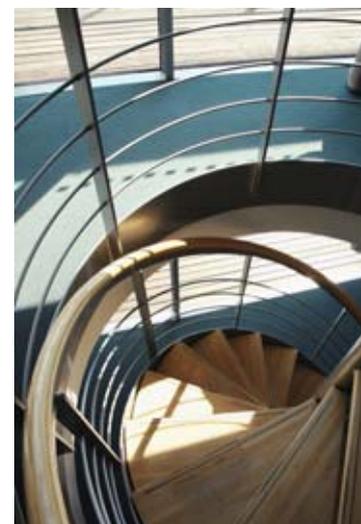
Auch nach den Vorgaben der ICAO sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, die Sicherheit im Luftverkehr einem ständigen Überwachungsprozess zu unterziehen. Dabei haben die Staaten im Rahmen des sogenannten State Safety Programs (SSP) entsprechende Analysen durchzuführen

und Gefahrenschwerpunkte herauszuarbeiten sowie durch entsprechende Maßnahmen zu korrigieren. Das SSP richtete sich an die gesamte Luftfahrtverwaltung eines ICAO-Mitgliedstaates.

Das Luftfahrt-Bundesamt ist gerade dabei, seinen Beitrag für das Programm zu leisten. Die Umsetzung hierfür findet zum größten Teil durch Berücksichtigung der entsprechenden Maßnahmen im Managementsystem statt, denn auch die EU-Regelungen verlangen eine Analyse der meldepflichtigen Ereignisse und anderer Daten, wie zum Beispiel Meldungen aus dem SAFA-Programm.

Sachgebiet 3

Das neue Sachgebiet 3 – Presse- und Öffentlichkeitsarbeit/Projektkoordination – entspricht im Wesentlichen der bisherigen Stabsstelle, wurde aber mit der Wahrnehmung weiterer Aufgaben beauftragt. So ist das Sachgebiet sowohl für das Notfall- und Krisenmanagement als auch für interne Aufgaben wie die Koordination abteilungsübergreifender Projekte und die Koordination der Innenrevision verantwortlich.



Gerade Linie

Korruptionsprävention im LBA

Das Luftfahrt-Bundesamt hat sich seit vielen Jahren dem Thema Korruptionsprävention verpflichtet. Denn Beamtinnen und Beamten sowie Tarifbeschäftigten des öffentlichen Dienstes ist es grundsätzlich verboten, Belohnungen und Geschenke anzunehmen.

So werden alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter durch Schulungen und wiederholte Auffrischungen für Korruptionsgefahren sensibilisiert. Eine besondere Bedeutung hat hierbei die Vorbildfunktion der Vorgesetzten, die auch dazu angehalten sind, regelmäßig auf das Verbot der Annahme von Belohnungen und Geschenken sowie die Vermeidung von Interessenskonflikten hinzuweisen und den Gefahren, unter anderem auch durch organisatorische Maßnahmen, entgegenzuwirken. Beispielsweise werden Arbeitsabläufe so gestaltet, dass Entscheidungen jederzeit überprüfbar sind oder diese von mehreren Beteiligten getragen werden (Mehr-Augen-Prinzip).

Kunden des Luftfahrt-Bundesamtes haben immer Anspruch auf korrekte und zügige Bearbeitung ihrer Anliegen innerhalb des gesetzlichen Rahmens und der entsprechenden Vorschriften. Auch wenn kleine Präsente die Beschäftigten nicht in Konflikt zu ihren Dienstpflichten bringen, soll auch bereits der Anschein einer Verhaltensweise vermieden werden, die ein schlechtes Licht auf die Beschäftigten und damit auf das Luftfahrt-Bundesamt werfen könnte. Statt einer Aufmerksamkeit zum Ausdruck der Zufriedenheit oder des Dankes freuen sich die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter genauso über einen Anruf oder eine Mail.



Die Ansprechperson für Korruptionsprävention unterstützt hierbei alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Luftfahrt-Bundesamtes. Sie informiert, berät, klärt auf und führt Schulungen durch. Darüber hinaus achtet sie auf Korruptionsanzeichen, bewertet diese und macht Vorschläge für Maßnahmen. Sie wirkt bei der Information der Öffentlichkeit über dienst- und strafrechtliche Sanktionen im Rahmen der Prävention mit. Sie ist aber auch Ansprechpartner für die Kunden des Luftfahrt-Bundesamtes und Berater der Dienststellenleitung.

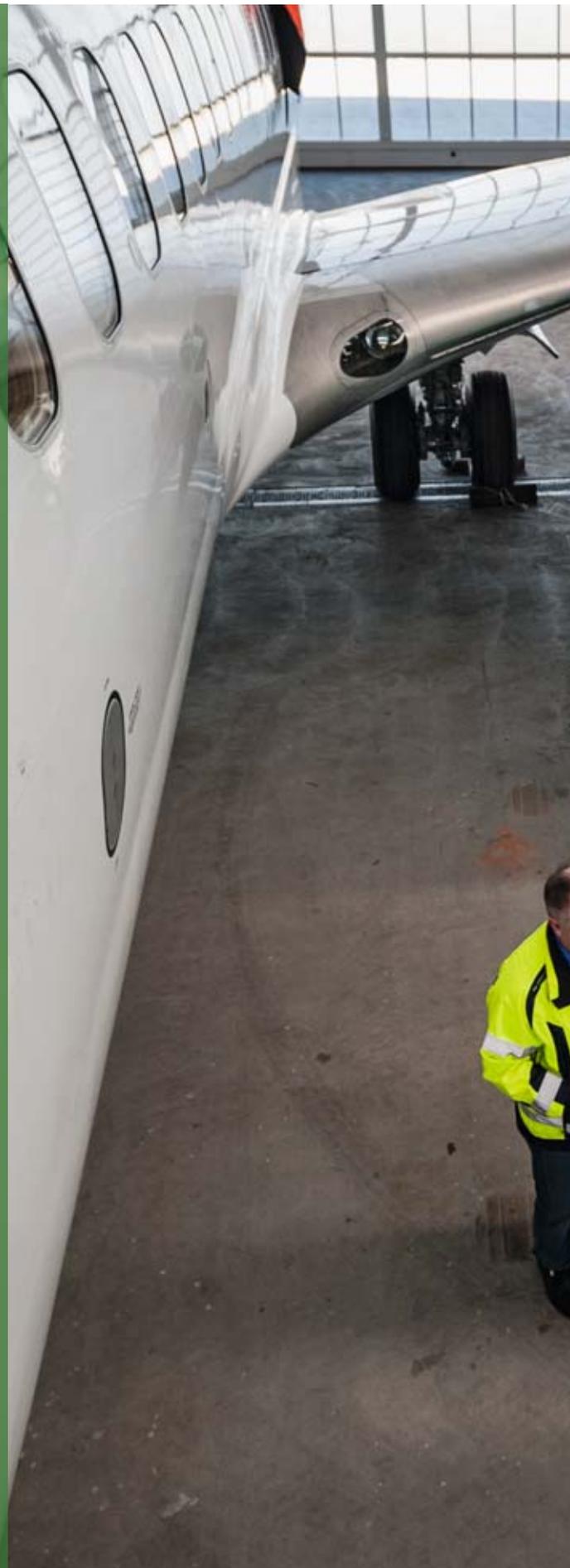
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des LBA freuen sich über ein Dankeschön per Telefon oder E-Mail.

INFORMATION

Weitere Informationen

Informationen, Hinweise und Beispiele bietet der **Fragen- und Antwortenkatalog** des Bundesministeriums des Innern (BMI) zum Thema Annahme von Belohnungen, Geschenken und sonstigen Vorteilen (Zuwendungen) auf der Internetseite des LBA unter dem Stichwort Korruptionsprävention.

Ob inländische
oder ausländische
Luftfahrtunternehmen –
die Abteilung Betrieb
sorgt für Sicherheit.







„Wir sorgen für einen hohen Sicherheitsstandard im Luftverkehr“

Interview mit Axel Losansky, Leiter der Abteilung Betrieb

Die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Genehmigung von und die Aufsicht über Luftfahrtunternehmen haben sich in den vergangenen zwei Jahren stark verändert. Ein Gespräch mit Axel Losansky, dem Leiter der Abteilung Betrieb.

Sind die nationalen Behörden wie das LBA auch künftig für die Genehmigung und Aufsicht über Luftfahrtunternehmen zuständig?

In den vergangenen zwei Jahren sind zahlreiche EU-Verordnungen in Kraft getreten, die sowohl bestehendes EU-Recht geändert als auch die nationale Gesetzgebung abgelöst haben. Die Umsetzung der neuen gesetzlichen Rahmenbedingungen stellt sowohl die Luftfahrtbehörden als auch die Luftfahrtunternehmen vor große Herausforderungen. Wichtig ist, dass die Genehmigung und Aufsicht über Luftfahrtunternehmen dabei auch weiterhin den nationalen Luftfahrtbehörden wie dem LBA obliegt.

Sind das LBA und die deutschen Luftfahrtunternehmen für die Umstellung auf die neuen Betriebsvorschriften gerüstet?

Das LBA hat sich auf die Umstellung zum Beispiel der neuen Betriebsvorschriften rechtzeitig vorbereitet. Zur Unterstützung und Information haben wir für die Luftfahrtunternehmen unter anderem eine sogenannte Compliance-Liste und einen Flyer herausgegeben. Ob die Luftfahrtunternehmen gerüstet sind, werden wir ab Mai 2014 durch Audits bei den Luftfahrtunternehmen vor Ort überprüfen.

Parallel unterstützen wir das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) bei den notwendigen Änderungen der nationalen Vorschriften wie zum Beispiel der Betriebsordnung für Luftfahrtgerät (LuftBO), der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) oder der Kostenverordnung für die Luftfahrtverwaltung (LuftKostV).

Bleibt dem LBA in seinen Entscheidungen künftig noch ein Ermessensspielraum?

Dem LBA bleibt auch zukünftig ein gewisser Ermessensspielraum, zum Beispiel bei der Umsetzung der sogenannten alternativen Nachweisverfahren (AMC) und der Anwendung des Art. 14 Abs. 4 der Verordnung (EU) Nr. 216/2008. Insbesondere die Verordnung (EU) Nr. 1008/2008, welche die Genehmigung und Überwachung von Luftfahrtunternehmen in wirtschaftlicher Hinsicht regelt, lässt uns genügend Ermessensspielraum. Dies ist vor dem Hintergrund der derzeit schwierigen wirtschaftlichen Lage vieler Luftfahrtunternehmen für eine effektive Aufsicht durch das LBA auch erforderlich. Hierbei bildet jedoch die Aufrechterhaltung der betrieblichen Sicherheit eine Grenze.

Europäischer Rahmen

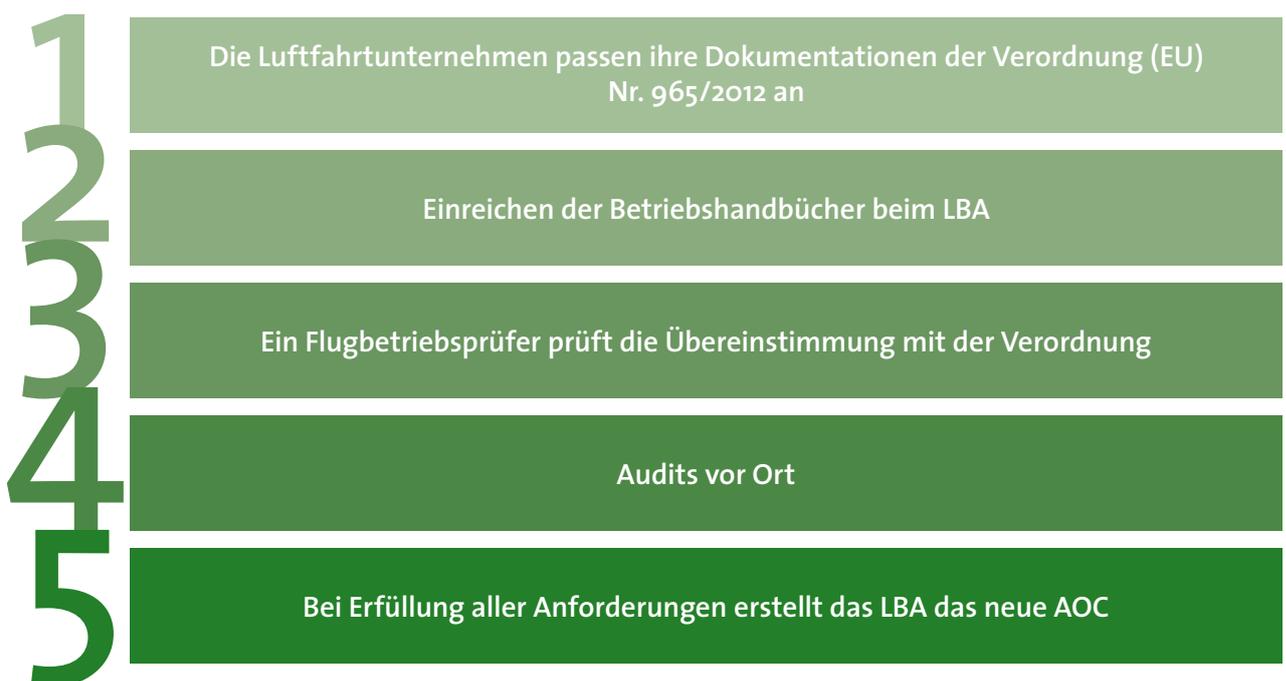
Die neuen Betriebsvorschriften

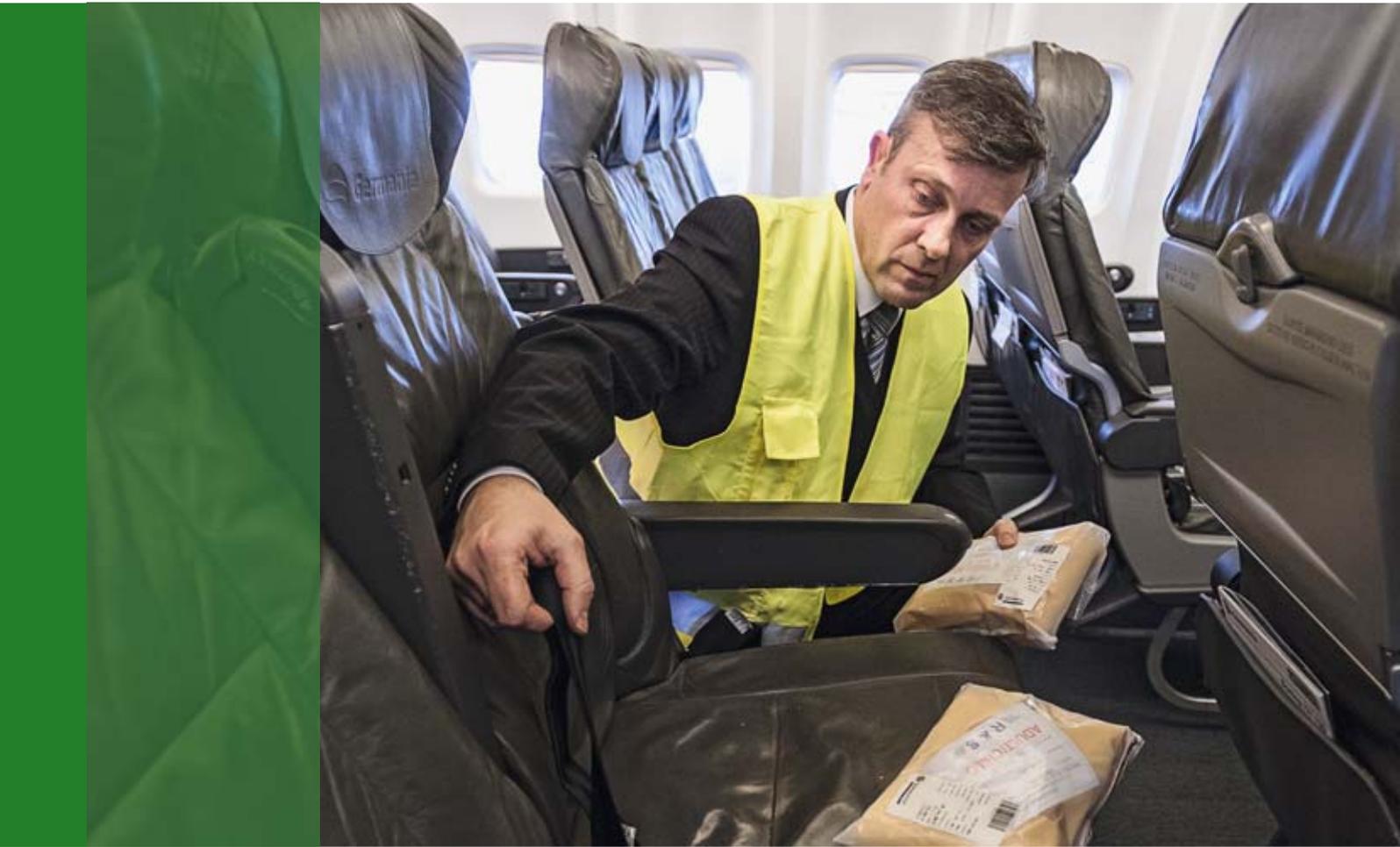
Am 28. Oktober 2012 trat die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und Rates in Kraft. Die Verordnung gilt zunächst für die gewerbliche Beförderung von Passagieren, Fracht und Post in Flugzeugen und Hubschraubern und wird durch fünf Anhänge ergänzt.

Für die gewerblichen Betreiber (Luftfahrtunternehmen) sind insbesondere die Anhänge III, IV und V der Verordnung relevant. Die Verordnung ersetzt unter anderem die noch geltende Verordnung (EG) Nr. 859/2008 (die sogenannte EU-OPS) beim Betrieb von Flugzeugen und die JAR-OPS 3 deutsch im Hubschrauberbereich. Mit Inkraft-

treten der Verordnung (EU) Nr. 800/2013 am 25. August 2013 wurde der Anwendungsbereich zusätzlich auf den nichtgewerblichen Flugbetrieb erweitert und die Verordnung um zwei weitere Anhänge ergänzt: um den Anhang VI (Teil-NCC) für den nichtgewerblichen Betrieb mit technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen

So stellt das LBA die Luftverkehrsbetreiberzeugnisse (AOC) auf die neuen Vorschriften um





sowie den Anhang VII (Teil-NCO) für den nichtgewerblichen Luftverkehr mit anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen.

Informationen zur Umstellung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC)

Die Ausstellung eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (Air Operator Certificate, AOC) für deutsche Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 kann durch das Luftfahrt-Bundesamt allerdings erst erfolgen, wenn die Übereinstimmung mit der Verordnung durch einen Flugbetriebsprüfer geprüft und bestätigt wurde. Hierzu hatten die Luftfahrtunternehmen zunächst bis zum 28. April 2014 beziehungsweise zu einem mit dem zuständigen Flugbetriebsprüfer abgestimmten Termin ihre Dokumentationen (Betriebshandbücher, Verfahren etc.) entsprechend anzupassen und das Betriebshandbuch dem LBA zur Prüfung einzureichen.

Nach erfolgreicher Anpassung der Dokumentationen erfolgt ein Umstellungsaudit bei den Unternehmen vor Ort, bei dem der Flugbetrieb auf Erfüllung der Voraussetzungen überprüft

wird. Die Termine der Audits wird der jeweils zuständige Flugbetriebsprüfer rechtzeitig mit den Unternehmen abstimmen. Erst wenn alle Beanstandungen behoben wurden, wird ein neues AOC erteilt. Die Übersendung der neuen Dokumente erfolgt sukzessive, frühestens jedoch einen Monat vor Anwendbarkeit der Verordnung, also ab dem 29. September 2014. Ein separater Antrag auf Umstellung ist nicht erforderlich.

Verfahrensweise bei bestehenden AOCs und Neugründungen

Anträge auf Verlängerung eines bestehenden AOCs werden ab dem 28. April 2014 ausschließlich nach den neuen rechtlichen Anforderungen geprüft. Bei positiver Prüfung wird ein auf zwei Jahre befristetes AOC ausgestellt, das bei Erfüllung der Anforderungen im Oktober 2014 von Amts wegen in ein unbefristetes AOC umgestellt wird.

Anträge auf Neugründungen von Luftfahrtunternehmen werden vom LBA seit dem 28. April 2014 ebenfalls nur noch nach den Anforderungen der neuen EU-Verordnung bearbeitet.



Weitere Informationen

AOCs, die nach den bisherigen **Rechtsgrundlagen** (Verordnung (EG) Nr. 859/2008 und JAR-OPS 3 deutsch) ausgestellt und nicht nach den genannten Verfahren umgestellt wurden, verlieren am 29. Oktober 2014 ihre Gültigkeit.

Übergangsfristen

Für die Umsetzung der Anhänge I bis V hatte die Bundesrepublik Deutschland gegenüber der EU-Kommission und der EASA eine Übergangsfrist („opt-out“) von zwei Jahren, das heißt bis zum 28. Oktober 2014, angemeldet. Für die Anhänge VI und VII gilt eine dreijährige Übergangsfrist bis zum 25. August 2016. Die Übergangsfristen sind in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL I 34/13 und NfL I 217/13) veröffentlicht.

Innerhalb dieses Zeitraumes sind die umfassenden Neuerungen und Änderungen der Verordnung

im Bereich des Flugbetriebs durch die national zuständigen Luftfahrtbehörden – in Deutschland durch das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) und die Länderbehörden – sowie die betroffenen Unternehmen beziehungsweise Betreiber umzusetzen.

Begleitmaterial

Zusätzlich zu den Anhängen wurde von der EASA umfangreiches Begleitmaterial (Acceptable Means of Compliance, AMC, und Guidance Material, GM) veröffentlicht. Diese Leitlinien dienen der einheitlichen Anwendung der Verordnung und enthalten Hinweise, wie einzelne Vorschriften in

der Praxis umgesetzt werden können. Die enthaltenen Forderungen sind zwar nicht unmittelbar verbindlich, bei Einhaltung der Vorgaben wird aber automatisch von der Übereinstimmung mit der EU-Verordnung ausgegangen.

Abweichungen von den AMC bedeuten dagegen einen erhöhten Aufwand bei der Nachweisführung und können während der Umstellungsphase (bis zum 28. Oktober 2014) nicht berücksichtigt werden. AMC und GM sind ausschließlich in englischer Sprache vorhanden.

Erarbeitet wurden außerdem weitere Regelungen zu besonderen Betriebsarten (Specialised Operations (Teil-SPO), zukünftig Anhang VIII der Verordnung (EU) Nr. 965/2012), zu denen auch der Bereich Arbeitsluftfahrt gehört, sowie zur gewerblichen Nutzung von Segelflugzeugen und Ballonen und zur Durchführung von gewerblichen Rundflügen. Hierzu wird es ebenfalls eine Übergangsregelung von drei Jahren ab Inkrafttreten geben, von der Deutschland Gebrauch machen wird.

Wesentliche Änderungen für den gewerblichen Betrieb

Die wesentlichste Änderung für den gewerblichen Luftverkehrsbetrieb besteht darin, dass sowohl das AOC als auch die Sondergenehmigungen keiner zeitlichen Befristung mehr unterliegen. Sie bleiben gültig, solange der Betreiber die einschlägigen Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen, hier der Verordnung (EU) Nr. 965/2012, erfüllt und sie nicht zurückgegeben oder widerrufen werden. Die Einhaltung der Voraussetzungen soll durch die fortlaufende Aufsicht durch die nationalen Luftfahrtbehörden sichergestellt werden.

Des Weiteren ist von jedem Luftfahrtunternehmen und NCC-Betreiber (zum Beispiel Werkluftverkehr) ein Managementsystem gemäß den Bestimmungen in ORO.GEN.200ff der neuen Verordnung einzurichten. Viele der Forderungen können jedoch durch ein gegebenenfalls bereits bestehendes Sicherheitsmanagementsystem

(SMS) abgedeckt werden. Ebenso gibt es Änderungen im Bereich der Sondergenehmigungen (SPA), insbesondere für Hubschrauberbetreiber. So zum Beispiel für Flüge im gewerblichen Luftverkehr mithilfe von Nachtflugsichtsystemen (Night Vision Imaging Systems, NVIS), für Flüge im gewerblichen Luftverkehr mit Hubschrauberwindenbetrieb (Helicopter Hoist Operations, HHO) und für Flüge im gewerblichen Luftverkehr für medizinische Hubschraubereinsätze (Helicopter Emergency Medical Service, HEMS). Die Sondergenehmigungen für Flüge in Lufträumen mit vorgegebenen Navigationsanforderungen (Performance-Based Navigation, PBN), für Flüge in Lufträumen mit vorgeschriebener Navigationsausrüstung (Minimum Navigation Performance Specifications, MNPS), für Flüge in Lufträumen mit verringerter Höhenstaffelung (Reduced Vertical Separation Minima, RVSM), für Flüge bei geringer Sicht (Low Visibility Operations, LVO) und für Flüge mit zweimotorigen Flugzeugen auf Langstrecken (Extended Range Operations, ETOPS) im gewerblichen Luftverkehr werden bereits zum jetzigen Zeitpunkt mit den neuen Rechtsbezügen ausgestellt.

Neu ist ebenfalls, dass die Vermietung von Luftfahrzeugen mit Besatzung („wet lease-out“) dem Luftfahrt-Bundesamt im Voraus anzuzeigen ist. Betriebshandbücher und Verfahren sind an die neue Verordnung anzupassen. Die genannten Änderungen haben außerdem zur Folge, dass alle AOCs inhaltlich an die neue Verordnung angepasst und daher neu ausgestellt werden müssen.

Erklärungen für den nichtgewerblichen Betrieb

Nichtgewerblich tätige Betreiber als Halter von technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen (NCC) haben ab dem 26. August 2016 der zuständigen Luftfahrtbehörde vor Aufnahme des Flugbetriebs eine Erklärung über ihre Fähigkeit und Mittel zur Erfüllung ihrer Verantwortlichkeiten im Zusammenhang mit dem Betrieb von Luftfahrzeugen vorzulegen. Die Einhaltung der anwendbaren Anforderungen wird durch die Luftfahrtbehörde beaufsichtigt.

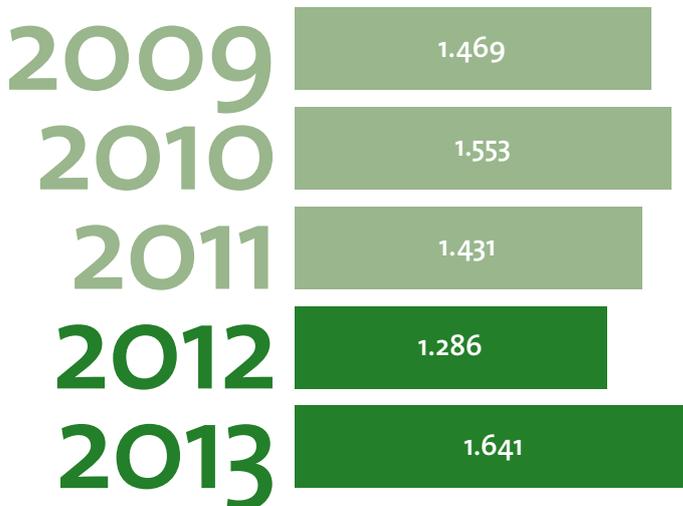


Neue Kontrollen

SAFA- und SACA-Vorfeldinspektionen auf deutschen Flughäfen

Hinsichtlich der Durchführung und Organisation von Vorfeldinspektionen an Luftfahrzeugen ausländischer Luftfahrtunternehmen auf deutschen Flughäfen durch das Luftfahrt-Bundesamt wird es ebenfalls Änderungen in den zu berücksichtigenden Rechtsvorschriften geben.

Ramp Checks



Die gesetzliche Basis für die Kontrollen von Luftfahrzeugen von Luftfahrtunternehmen, die der Sicherheitsaufsicht eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines Drittlandes unterliegen, bildet künftig der Teilabschnitt „RAMP“ des Anhanges II der Verordnung (EU) Nr. 965/2012. Die bisher gültige Richtlinie 2004/36/EG vom 21. April 2004 über die Sicherheit von Luftfahrzeugen aus Drittstaaten verliert ab dem 29. Oktober 2014 ihre Gültigkeit.

Unter anderem ist geplant, dass die ausführenden nationalen Behörden wie das LBA bei Vorfeldinspektionen an ausländischen Luftfahrzeugen auf den Flughäfen der jeweiligen Mitgliedstaaten künftig eine Unterscheidung nach der Herkunft des Unternehmens und damit nach den anzuwendenden geltenden Rechtsnormen vornehmen müssen.

Luftfahrtunternehmen aus der EU

Luftfahrzeuge von Luftfahrtunternehmen aus einem Mitgliedstaat der EU müssen nach dem angedachten Verfahren in Zukunft dahingehend kontrolliert werden, ob diese hinsichtlich ihrer technischen und flugbetrieblichen Sicherheit die einschlägigen EU-Vorschriften einhalten. Diese Kontrollen sollen daher die neue Bezeichnung Safety Assessment of Community Aircraft (SACA) tragen.

Luftfahrtunternehmen aus Drittstaaten

Flugzeuge von Luftfahrtunternehmen aus Drittstaaten werden dagegen auch weiterhin auf Basis der ICAO-Standards auditiert. Diese Kontrollen finden auch weiterhin unter der Bezeichnung Safety Assessment of Foreign Aircraft (SAFA) statt.



Sicherheit trotz Krise

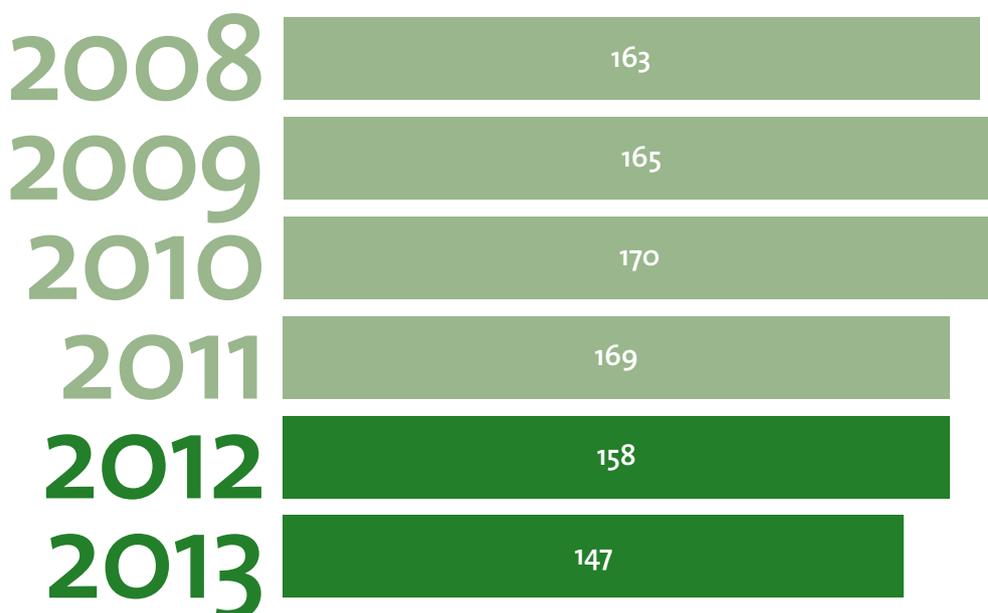
Wirtschaftliche Entwicklung

Die andauernde weltweite Finanz- und Wirtschaftskrise wirkt sich weiter negativ auf die deutsche Luftfahrtverkehrswirtschaft aus. Das Luftfahrt-Bundesamt setzte daher seine Aufsichtsführung hinsichtlich der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der deutschen Luftfahrtunternehmen sehr intensiv fort.

In diesem Zusammenhang begleitete das LBA konstruktiv im Rahmen seiner Zuständigkeit die von den Luftfahrtunternehmen eingeleiteten Sparmaßnahmen beziehungsweise verkürzte teilweise dort, wo es erforderlich war, bei den unter seiner Aufsicht stehenden rund 150 Fluggesellschaften seine Prüfintervalle bis hin zu monatlichen Überprüfungen. Sofern sich im Rahmen der intensivierten Überprüfungen herausstellte,

dass ein deutsches Luftfahrtunternehmen die finanziellen Voraussetzungen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 nicht mehr erfüllen konnte, wurde vom LBA als letzte Maßnahme auch das Ruhen der Betriebsgenehmigung und des AOCs angeordnet. So wurde vermieden, dass sich die fehlenden finanziellen Voraussetzungen negativ auf die Sicherheit in den Bereichen Flugbetrieb und Technik auswirken konnten.

Anzahl der vom LBA genehmigten deutschen Luftfahrtunternehmen



Verkehrsleistungsgesetz

Zügige Hilfe im Notfall

Im Rahmen der staatlichen Notfallvorsorge trat im Jahr 2004 das Gesetz zur Sicherung von Verkehrsleistungen (Verkehrsleistungsgesetz, VerklG) in Kraft, um zum Beispiel im Falle von Naturkatastrophen, besonders schweren Unglücksfällen und wirtschaftlichen Krisenlagen, durch die die Versorgung mit lebenswichtigen Gütern gestört ist, dringend notwendige Verkehrsleistungen sicherstellen zu können. Das Gesetz erlaubt in speziellen Fällen Verkehrsunternehmen und Verkehrsinfrastrukturunternehmen zu verschiedenen Leistungen, wie zum Beispiel zur Beförderung von Gütern und Personen, zur Überlassung von Verkehrsmitteln oder zur Benutzung der benötigten Verkehrsinfrastruktur, zu verpflichten. Denn spätestens seit dem 11. September 2001 und auch vor dem Hintergrund der immer häufiger vorkommenden Flutkatastrophen, rücken neue Gefahren in das öffentliche Bewusstsein, denen nicht oder nur schwer ohne Vorbereitung begegnet werden kann.

Das Luftfahrt-Bundesamt ist für den Bereich Luftfahrt die zuständige Stelle, über die im Notfall die Leistungen von einem Unternehmen angefordert werden können. Um diese Aufgabe erfüllen zu können, werden in regelmäßigen Abständen unter anderem Informationen zu den Einsatzmöglichkeiten der Flotten unserer Luftfahrtunternehmen eingeholt. Interessant sind in diesem Zusammenhang zum Beispiel folgende Daten: Wie viele Luftfahrzeuge stehen zur Verfügung, mit denen Patienten liegend transportiert werden können, wie hoch ist die maximale Frachttransportkapazität oder gibt es die Möglichkeit, Außenlasten zu transportieren?

Die Auskünfte werden gesammelt, aufbereitet und unter Beachtung des Datenschutzes aufbewahrt, um im Ernstfall zügige und kompetente Hilfe gewährleisten zu können.



Tritt ein Ereignis ein, bei dem der Bedarf nach Verkehrsleistungen auf andere Weise nicht, nicht rechtzeitig oder nur mit unverhältnismäßigen Mitteln gedeckt werden kann, und stellt, je nach Art des Ereignisses, die Bundesregierung oder das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) fest, dass die Anwendungsvoraussetzungen erfüllt sind, kommt das Verkehrsleistungsgesetz zur Anwendung. Die Luftfahrtunternehmen können dann mittels eines Verpflichtungsbescheides des LBA für die Dauer von bis zu drei Monaten zu Verkehrsleistungen oder der Überlassung ihrer Verkehrsmittel verpflichtet werden.

Grundsätzlich tun sie in diesem Fall nichts anderes als sonst auch: Sie stellen ihre Transportkapazitäten und das Know-how lediglich einem anderen Auftraggeber, nämlich dem jeweiligen Leistungsempfänger, zur Verfügung. Zur Abgeltung dieser Verkehrsleistungen wird dem verpflichteten Unternehmen später eine Entschädigung gezahlt.

Abteilung mit
wachsenden Aufgaben –
die Luftsicherheit.







„Luftsicherheit ist ohne behördliche Maßnahmen nicht denkbar“

Interview mit Birgit Loga, Leiterin der Abteilung S

Der Transport von Luftfracht ist umfangreichen Sicherheitsbestimmungen unterworfen. Die Leiterin der Abteilung S, Birgit Loga, berichtet über die behördlichen Maßnahmen im Bereich der Luftfrachtsicherheit.

Bekannte Versender benötigen inzwischen eine behördliche Zulassung. Hat sich diese Praxis bewährt? Oder gibt es noch zu wenige bekannte Versender?

Für exportorientierte Unternehmen ist es wichtig, dass nicht nur das eigene Produkt hohen Qualitätsstandards gerecht wird, sondern auch die damit verbundenen Leistungen, wie zum Beispiel Logistik und Termintreue. Der Status „bekannter Versender“ garantiert auf der einen Seite die zügige, störungsfreie Abwicklung von Luftfracht auf allen Ebenen der Transportkette und weist parallel für jedes Unternehmen erkennbar eine gute Umsetzung des hohen Anforderungsniveaus aus. Aus Sicht des Luftfahrt-Bundesamtes ist das Gütesiegel bekannter Versender in der Wirtschaft unterrepräsentiert.

Wie steht Deutschland bei den Zulassungen zum bekannten Versender im europäischen Vergleich?

Das Luftfahrt-Bundesamt hat mittlerweile über 2.000 bekannte Versender zugelassen. Im Vergleich zu anderen EU-Ländern stellt dies eine beachtliche Zahl dar. Kein anderer EU-Mitgliedsstaat hat so viele bekannte Versender zugelassen. Deren Zahlen bewegen sich allesamt unter der Grenze von 1.000 Zulassungen.

Ab dem 01.07.2014 müssen die Luftfahrtunternehmen vor einer Benennung als Air Cargo/Mail Carrier operating into the Union from a Third Country Airport (ACC3) vor Ort im Drittstaat einer Validierung durch eine EU-Validierungsprüferin oder einen -prüfer für die Luftsicherheit unterzogen worden sein. Sind bereits solche EU-Validierungsprüferinnen und -prüfer für die Luftsicherheit zugelassen worden?

Es wurden europaweit bereits insgesamt 37 EU-Validierungsprüferinnen und -prüfer für die Luftsicherheit zugelassen. Hiervon sind aktuell fünf Zulassungen durch das Luftfahrt-Bundesamt erfolgt. Weitere 38 Anträge auf Zulassung liegen der Abteilung S vor.

Inwiefern ist damit zu rechnen, dass Rechtsvorschriften im Bereich der Luftsicherheit stetig angepasst werden?

Gerade im Bereich der europäischen Rechtsvorschriften ist mit stetigen Anpassungen der Rechtsnormen, insbesondere durch Änderungsverordnungen, zu rechnen. Seltener ist mit einer Änderung der europäischen Rechtslage zu rechnen, die in der Regel auch die Änderung nationaler Normen nach sich zieht.



Ein aktueller Ist-Stand

Luftsicherheit in Deutschland

Durch den Aufbau der im Juli 2011 neu gegründeten Abteilung S „Luftsicherheit“ gewann das Luftfahrt-Bundesamt mit der Überwachung der sicheren Lieferkette in der Luftfracht eine neu zu bewältigende Aufgabe hinzu.

Der Aufbau der Abteilung S ist inzwischen weiter vorangeschritten. Zählte die Abteilung zum Jahresende 2011 noch 94 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, so ist sie nunmehr auf 158 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter angewachsen (Stand 01.09.2013). Es wurde für die Abteilung S eine dezentrale Organisationsstruktur gewählt. Nicht nur in der Zentrale in Braunschweig, sondern auch in allen sechs Außenstellen des Luftfahrt-Bundesamtes in Hamburg, Berlin, Düsseldorf, Frankfurt, Stuttgart und München stehen geschulte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter als Ansprechpartner in der Region bereit.

Die neue Abteilung musste einen Spagat zwischen dem organisatorischen Aufbau und dem laufenden Zulassungsbetrieb meistern. Im Fokus der Abteilung S stand im Geschäftsjahr 2012/2013

die Zulassung von bekannten Versendern. Neben den zahlreich erfolgten Zulassungen als bekannter Versender stieg auch die Zahl der Zulassungen der reglementierten Beauftragten an. Seit Anfang 2013 besteht zudem die Möglichkeit, an einem Betriebsstandort sowohl die Zulassung als bekannter Versender als auch als reglementierter Beauftragter zu erhalten (Doppelzulassung).

Im Bereich der Zulassung von Luftsicherheitsplänen und reglementierten Lieferanten bildete der intensive Austausch zwischen der Behörde und den Unternehmen einen Kernpunkt der Aufgabenwahrnehmung der neuen Abteilung. So konnte unter anderem durch die Einrichtung unkomplizierter Informationswege, die Benennung sogenannter fester Unternehmensbetreuer sowie verstärkte persönliche Gespräche der konstruktive Austausch deutlich gesteigert werden. Dies trug unmittelbar zu einer verbesserten, praxisorientierten Umsetzung von Luftsicherheitsstandards bei und stellt somit eine Win-win-Situation dar.

ACC₃

Die Abteilung S hat mit der Benennung von Luftfahrtunternehmen als ACC₃ am 01. Februar 2012 eine weitere Aufgabe hinzugewonnen. Luftfahrtunternehmen, die Luftfracht oder Luftpost von einem Flughafen in einem Drittstaat zwecks Transfer, Transit oder Entladen an einen Flughafen in die Europäische Union befördern wollen, sind dazu angehalten, sich als Air Cargo/Mail Carrier operating into the Union from a Third Country Airport (ACC₃) von der zuständigen Behörde benennen zu lassen. Ziel der Benennung ist

Bekannte Versender

Die Änderung der europäischen Normen brachte die Verpflichtung für die EU-Mitgliedstaaten mit sich, bekannte Versender behördlich zuzulassen. Alle Unternehmen, die bis zum Stichtag 28. April 2013 den Status des **bekanntem Versenders** erhalten oder behalten wollten, benötigten eine Zulassung. Besitzt ein Unternehmen den Status bekannter Versender nicht, so gilt die Luftfracht als nicht „sicher“. In dem Fall muss die betroffene Sendung am Flughafen einer Kontrolle durch einen reglementierten Beauftragten unterzogen werden.

der Schutz der aus einem Drittstaat in die Union beförderten Fracht und Post. Die benannten ACC3 haben die Kontrolle aller Fracht- und Postsendungen zu gewährleisten, die in die Europäische Union eingeflogen werden sollen.

Festlegung von Schulungsinhalten

Im Aufgabenbereich der Luftsicherheitsschulungen hat die Abteilung mit Hochdruck an der Festlegung von Schulungsinhalten gearbeitet. In Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium des Innern und Vertretern von Industrieverbänden konnte in einer gemeinsamen „Arbeitsgemeinschaft Schulung“ ein Entwurf eines Modulsystems entwickelt werden, um die Vorgaben der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 auf nationaler Ebene umzusetzen. Zugelassene Ausbilderinnen und Ausbilder werden nach Inkrafttreten des Modulsystems dazu angehalten, die vorgegebenen Module künftig zur Erstellung ihrer Luftsicherheits-Schulungsprogramme zu nutzen und ihre Schulungen nach den vorgegebenen Inhalten durchzuführen. Mit Einführung des Modulsystems wird das bisherige Verfahren abgelöst, nach welchem alle Schulungsprogramme dem Luftfahrt-Bundesamt zur Genehmigung vorgelegt werden müssen.

Aufsicht sichere Lieferkette

Im Bereich der Aufsicht über die Beteiligten an der sicheren Lieferkette konnten trotz der Tatsache, dass sich die Abteilung noch im Aufbau befindet, bereits zahlreiche Qualitätskontrollmaßnahmen durchgeführt werden. Seit dem Jahr 2013 lässt das Aufsichtsreferat Sprengstoffspürhunde-Teams zu, die als zulässige Kontrollmethode bei der Fracht- und Postabfertigung eingesetzt werden können. Diese Zulassung haben bisher bereits 23 Sprengstoffspürhunde-Teams erhalten.

Zulassung bekannter Versender

Für produzierende sowie Handel treibende Unternehmen stellte das Geschäftsjahr 2012/2013 eine Zäsur dar. Ihre Luftfracht konnte lediglich durch externe Kontrollmaßnahmen oder über die behördliche Zulassung zum bekannten Versender



sicher in Umlauf gebracht werden. Das Interesse an dem Status bekannter Versender war sehr hoch, zumal viele Unternehmen den Stichtag 28.04.2013 für einen reibungslosen Übergang von einer geduldeten Zertifizierung hin zur behördlichen Zulassung beachteten. Dies stellte das Luftfahrt-Bundesamt vor einige Herausforderungen. Mehrfach war das Luftfahrt-Bundesamt Gastgeber für umfangreiche Informationsveranstaltungen zu diesem Thema. Auch wurden 40.000 Unternehmen über anstehende Änderungen per Brief direkt angesprochen und für Rückfragen wurde eine Telefon-Hotline eingerichtet. Letztlich ist es dem Einsatz aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Abteilung S zu verdanken, dass bis zu dem für die Wirtschaft wichtigen Datum 28.04.2013 für 1.895 Betriebsstätten eine Zulassung zum bekannten Versender ausgesprochen werden konnte.

2.374

Betriebsstätten erhielten 2013 eine Zulassung als bekannter Versender.

Der Status des behördlich zugelassenen bekannten Versenders gibt eine enorme Planungssicherheit für den Luftfrachtversand der Unternehmen. Daher ist die Relevanz dieser Zulassung wie auch das hiermit verbundene Werbepotential in der Wirtschaft gefragt.

Sicherheit beginnt beim Menschen – die Abteilung Luftfahrtpersonal prüft die hohen Standards bei der Ausbildung des gewerbsmäßig tätigen Luftfahrtpersonals.







„Eine dauerhafte Herausforderung“

Interview mit Udo Dehning,
Leiter der Abteilung Luftfahrtpersonal

Über die Umsetzung der neuen rechtlichen Rahmenbedingungen für das Luftfahrtpersonal und deren Umsetzung im LBA ein Gespräch mit Udo Dehning, dem Leiter der Abteilung Luftfahrtpersonal.

Ist Ihre Abteilung für die Umsetzung der EU-FCL personell und organisatorisch gerüstet?

Meine gesamte Abteilung Luftfahrtpersonal, angefangen von der Zuständigkeit für die Ausbildung der Luftfahrer über theoretische und praktische Prüfungen sowie die Flugmedizin bis hin zur Lizenzierung, ist von den neuen Vorschriften zur EU-FCL (Flight Crew Licensing) betroffen. Im LBA mussten wir die Vorbereitungen ohne jegliches Zusatzpersonal, so gut es eben ging, neben der normalen Arbeitsbelastung bewältigen. Dabei haben wir uns sehr vielfältigen Themenkomplexen, wie zum Beispiel Änderung und Anpassungen der Verfahren und Formulare, Anpassung des EDV-Systems, Einführung neuer Arbeitsabläufe, gewidmet. Außerdem haben wir auch Vortragsveranstaltungen und Veröffentlichungen angeboten. Es ist uns dabei leider nicht ganz gelungen, alle Betroffenen in gewünschtem Maße vorbeugend aufzuklären.

Erschwerend kommt hinzu, dass viele Fragestellungen zur Vorschrift im Vorfeld nicht ausreichend erkennbar waren und sich erst bei der konkreten Anwendung herausstellen. Außerdem ist in Deutschland die föderale Struktur der Luftfahrtverwaltung besonders zu berücksichtigen. Das heißt, es sind erhebliche und fortlaufende Abstimmungsprozesse zwischen LBA, BMVI und den Länderluftfahrtbehörden erforderlich.

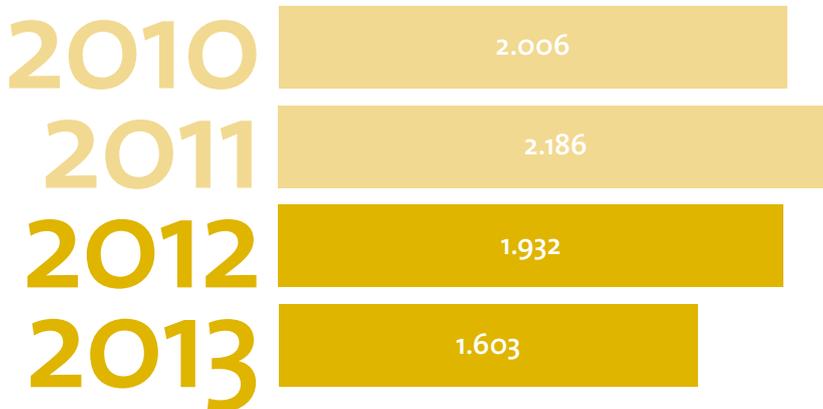
Die Verunsicherung vieler Antragsteller im noch ungewohnten Umgang mit den neuen Vorschriften, unzureichende Antragsunterlagen, erheblicher Antragszuwachs oder die Einarbeitung neuer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind einige Gründe dafür, dass es leider zu unbefriedigenden Bearbeitungszeiten bei uns gekommen ist. Diese werden erst nach der Übergangsphase vollständig überwunden sein.

Sind die Behörden wie das LBA auch künftig für die Ausbildung und Lizenzierung zuständig?

Diese Frage kann ich uneingeschränkt bejahen. Die nationalen Behörden bleiben weiterhin für ihr jeweiliges Hoheitsgebiet operationell tätig. Zwar ist die EASA beispielsweise für die Anerkennung und Aufsicht von Ausbildungseinrichtungen in Staaten außerhalb der EU (sogenannte Drittstaaten) zuständig geworden, das LBA wird aber weiterhin uneingeschränkt für seinen Aufgabenbereich in Deutschland zuständig sein. Somit werden wir auch unsere Erfahrungen im Bereich der Ausbildung von Luftfahrern weiter ausbauen.

Besonders im Bereich der MPL-Ausbildung, also beim Erwerb der Lizenz für Verkehrsflugzeugführer in mehrköpfigen Flugzeugbesatzungen (Multi-Crew Pilot Licence MPL (A)), konnten wir unseren Erfahrungsvorsprung in Deutschland festigen.

Luftfahrtpersonal: praktische Prüfungen



Auch die in Deutschland neu ausgestellten EU-Pilotenlizenzen tragen neben dem Hinweis auf die Europäische Union weiterhin eindeutig das Logo der Bundesrepublik Deutschland und weisen das LBA oder die Länderluftfahrtbehörde als zuständige Stelle aus.

Welcher Ermessensspielraum bleibt den nationalen Behörden bei der Genehmigung der Ausbildung und der Lizenzierung von Luftfahrtpersonal?

77

Flugschulen betreute das LBA 2013. Alle sind nach JAR-FCL anerkannt.

Grundsätzlich ist festzustellen, dass nun erstmalig einheitliche europäische Vorschriften existieren. Sie haben den Anspruch, von allen europäischen Mitgliedstaaten gleichermaßen angewendet zu werden, und können nicht mehr wie früher nach nationalen Bedürfnissen verändert werden. Die Detailvorschriften der EU-Verordnung, beispielsweise im Teil FCL, haben verbindlichen Charakter und werden deshalb oft als „hard law“ bezeichnet.

Grundsätzlich besteht nach der Verordnung (EU) Nr. 216/2008 die Möglichkeit, befristete oder dauerhafte Ausnahmen zu ermöglichen. Die Hürden dafür sind allerdings hoch angesetzt. So müssen die Mitgliedstaaten ihre Ausnahmeanträge dezidiert begründen. Anschließend erfolgt eine Beurteilung durch die EASA anhand strenger Maßstäbe. Aufgrund dieser Stellungnahme entscheidet letztlich die EU-Kommission abschließend über die Gewährung von Ausnahmen. Die Vorschriftentexte selbst sind aber nicht völlig eindeutig oder abschließend formuliert. Hinzu kommen auch unpräzise Übersetzungen in die

jeweilige verbindliche Landessprache. So ergibt sich mitunter ein Ermessensspielraum bereits bei der Interpretation der Vorschrift anhand des vorliegenden Wortlautes. Selbstverständlich sind wir bemüht, im Kontakt mit EASA und anderen europäischen Mitgliedstaaten ein gemeinsames Verständnis und eine einheitliche Interpretation der Vorschrift im Vorfeld einer Entscheidung zu erwirken. Dies gelingt allerdings nicht immer. Dennoch ist das Bestreben nach einer harmonisierten Vorschriftenanwendung eine dauerhafte Herausforderung. Bei besonders schwerwiegenden Fragestellungen kann auch eine politische Intervention eines Mitgliedstaates bei der EU-Kommission zur Klärung beitragen. Ein erfolgreiches Beispiel ist die Initiative des BMVI zur Klärung der Beförderung von Fluggästen gegen Entgelt durch Inhaber von Privatpilotenlizenzen (sogenannte Gastflüge).

Da die Änderung der verbindlichen Regelungen („hard law“) einerseits einen sehr hohen Aufwand verursacht, andererseits die Regelungen aber die dynamische Entwicklung des Luftverkehrs nicht behindern sollen, hat man viele Detailvorschriften zur Ausgestaltung einer Forderung flexibler als sogenannte akzeptierte Nachweisverfahren (Acceptable Means of Compliance, AMC) beschrieben. Sie lassen sich mit geringerem Aufwand anpassen.

Diese AMC werden in eigener Verantwortung der EASA erstellt. Sie dienen der einheitlichen Anwendung der Verordnung und enthalten Hinweise, wie einzelne Vorschriften der Verordnung in der Praxis auszufüllen sind. Da sie nicht den Rechtscharakter der Verordnung haben, werden sie auch als „soft law“ bezeichnet. Mit Einhaltung der AMC wird automatisch die Erfüllung der Vorschrift aus der EU-Verordnung vermutet.

Im Bereich der AMC-Regelungen bestehen allerdings auch Möglichkeiten zur Abweichung. Eine systematische, grundsätzliche und regelmäßige Abweichung von einem speziellen AMC macht einen Alternativvorschlag als Alternate Means of Compliance mit erhöhter Darlegungs- und Rechtfertigungslast erforderlich. Insofern sollten Abweichungen auf Einzelfälle beziehungsweise Grenzfälle beschränkt bleiben. Selbstverständlich gibt es auch hier dezidierte Vorgaben zum Verfahrensablauf.



Europäische Vorschriften für fliegendes Personal Einführung von EU-FCL

Die bisher unter der Bezeichnung JAR-FCL bekannten Lizenzierungsvorschriften für das Luftfahrtpersonal waren nationale Vorschriften der europäischen Mitgliedstaaten, die im Detail durchaus voneinander abweichen konnten. Seit dem 8. April 2013 sind in Deutschland mit der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 nun erstmalig wirklich europäisch einheitliche Vorschriften in Kraft getreten.

Die EU-Verordnung wurde in die deutsche Sprache übersetzt und diese Version entfaltet unmittelbare Rechtswirkung, ohne dass es dafür noch eines nationalen Rechtsetzungsprozesses bedarf. Der offizielle Titel lautet: Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 03. November 2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal

in der Zivilluftfahrt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates. In der Fachwelt sind die Regelungen auch unter dem kurzen Namen Air Crew Regulation bekannt.

Bereits im Titel kündigt sich eine Veränderung an, indem sie sich auf fliegendes Personal (Air Crew) bezieht. Damit sind nicht nur die Piloten (Cockpit

Crew) sondern zusätzlich auch die Flugbegleiter (Cabin Crew) erfasst. Die Verordnung enthält neben einer sogenannten Rahmenverordnung, in der beispielsweise Übergangsvorschriften für die Umwandlung bisheriger Lizenzen in das europäische System geregelt sind, die eigentlichen Detailvorschriften in sogenannten Anhängen (Parts). Diese Anhänge sind adressatenorientiert entwickelt worden. So interessieren sich die Luftfahrer in erster Linie für den Anhang I, bekannt als Teil (Part) FCL. Viele der früher bekannten JAR-FCL-Vorschriften wurden in diesen Anhang transferiert.

Darüber hinaus gibt es weitere wichtige Anhänge. Dazu gehören der Anhang IV Flugmedizin (Teil-MED), der Anhang V, der die Qualifikation von Flugbegleitern regelt, die an der gewerbsmäßigen Beförderung im Luftverkehr mitwirken (Teil-CC), der Anhang VI, der die Anforderungen an die Behörden (Teil-ARA) beschreibt, sowie der Anhang VII, der die Anforderungen an Organisationen wie zum Beispiel Ausbildungsbetriebe definiert (Teil-ORA).

Als augenfälliges Ergebnis der Anwendung europäisch einheitlicher Lizenzierungsvorschriften wird von der zuständigen Behörde für die Piloten eine EU-Lizenz nach europäisch einheitlichem Format ausgestellt. Auch die Flugbegleiter erhalten erstmals eine europäisch einheitliche Bescheinigung (Attestation) zum Nachweis der erworbenen Qualifikation. Trotz häufiger Unmutsäußerungen der Betroffenen im Zuge der Übergangsphase darf nicht vergessen werden, dass letztlich erhebliche Meilensteine zur Harmonisierung der europäischen Luftfahrtgesetzgebung erreicht wurden.

Aufgabenwuchs durch EU-FCL

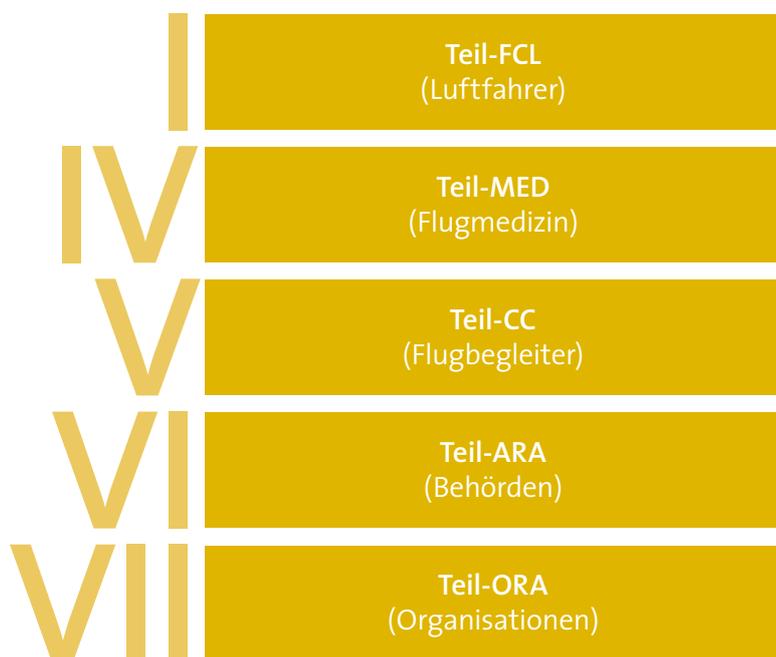
Über die Einführungsphase von Teil-FCL hinaus muss sich das LBA aber auch für einen Aufgabenwuchs rüsten. Neben einer verstärkten Zusammenarbeit und einem Informationsaustausch mit anderen europäischen Luftfahrtbehörden und der EASA muss das LBA zusätzlichen Anforderungen an seine Aufsichtsführung gerecht werden. Als Beispiel sei erwähnt, dass die Behörde nicht nur für die Überwachung der Prüfer, die sie zertifiziert hat, sondern auch für die von anderen zuständigen europäischen Behörden zertifizierten Prüfer, die ihre Rechte innerhalb des Hoheitsgebietes Deutschlands ausüben, zuständig ist.

Im Bereich Flugmedizin ist das LBA nunmehr allein zuständige Behörde, nachdem die bisherigen Aufgaben der Länderluftfahrtbehörden bezüglich der Tauglichkeitsklasse 2 an das LBA gesetzlich übertragen wurden. In den kommenden Jahren – bis spätestens 08.04.2018 – sind wir verpflichtet, alle JAR-gemäßen Lizenzen, die wir vor Anwendung der neuen Verordnung erteilt oder anerkannt haben, durch neue EU-Lizenzen zu ersetzen. Zusätzlich sind neue Lizenzierungstatbestände, zum Beispiel die Erteilung von Testflugberechtigungen, hinzugekommen.

Die Vorschriftenarbeit geht weiter

Bei der EASA werden viele Vorschriftenprojekte gleichzeitig in Arbeitsgruppen entwickelt. Dabei ist ein sehr wichtiges Projekt der Bereinigung inhaltlicher und redaktioneller Fehler, die nach

Die wichtigsten Anhänge der Detailvorschriften



Vorschriften erfassen komplexe Sachverhalte – das macht die Arbeit damit so abwechslungsreich.

Herausgabe der jetzt geltenden Verordnung identifiziert wurden, gewidmet. Nach dessen Abschluss sollen die Vorschriftentexte klarer formuliert sein, um Missverständnisse auszuräumen. Das LBA ist in die sich stetig fortsetzende Vorschriftenarbeit mit eingebunden.

Neben diesen Nachbesserungen werden aber auch neue Fachthemen von der EASA aufgegriffen. So warten insbesondere Piloten und Verbände der Allgemeinen Luftfahrt mit großem Interesse auf die Entwicklungen und Abschlüsse zu einer vereinfachten europäischen Ausbildung und Gestaltung der Instrumentenflugberechtigung (IFR). Außerdem gibt es eine Projektarbeit, die sich intensiv mit der Erstellung von Lernzielen für die Theorieausbildung von Luftfahrern befasst. Ebenfalls werden Anforderungen an Ausbildung, Überprüfung und Erfahrung des „Kopiloten, der zur Ablösung im Reiseflug qualifiziert ist“, im Langstreckenflugeinsatz geschaffen. Die Vorschriften entwickeln sich natürlich insgesamt weiter. So sind jetzt bereits Anpassungen für die Teile MED, ARA und ORA in Arbeit.

Mit der MPL-Ausbildung wurde erstmalig eine fundamentale Änderung des Ausbildungskonzeptes von Luftfahrern eingeführt. Im Gegensatz zur bisherigen traditionellen Ausbildung mit sehr konkreten Mindestflugstunden beruht das neue Konzept auf Kompetenzschulung. Dazu müssen die vom Schüler zu erwerbenden Kompetenzen zuvor sehr präzise definiert und bekannt sein, um die erfolgreiche Vermittlung während der Ausbildung anschließend auch überprüfen zu können.

Dieses Konzept soll schrittweise auf alle Ausbildungen für Lizenzen und Berechtigungen erweitert werden.

In diesem Zusammenhang sollen auch mögliche Bedrohungsszenarien (äußere Einflüsse, sogenannte Threats) oder fehlerhaftes Verhalten der Besatzung (selbst verursachte Einflüsse, sogenannte Errors) bereits frühzeitig in alle Ausbildungen integriert werden, damit die Luftfahrzeugführer mit entsprechender Handlungskompetenz und entsprechendem Risikomanagement darauf reagieren können.

Mit der Technik Schritt halten

Abschließend sei erwähnt, dass die Vorschriften für Luftfahrtpersonal ständig mit den technischen Entwicklungen des Luftfahrtgerätes Schritt halten müssen. So sind Vorschriften zu entwickeln, die beispielsweise dem zukünftigen Betrieb von Luftfahrzeugen mit vertikaler Start- und Landefähigkeit (Powered Lift Aircraft) gerecht werden müssen. Eine besondere Herausforderung wird sicher darin bestehen, sachgerechte Anforderungen für den verantwortlichen Luftfahrzeugführer von fernpilotierten Luftfahrzeugen (Remotely Piloted Aircraft Systems, RPAS) zu entwickeln.

Diese Beispiele sollen verdeutlichen, dass Vorschriften durchaus komplexe Sachverhalte erfassen müssen. Deshalb dauert die Entwicklung in der Regel mehrere Jahre, wobei immer eine entsprechende Unterstützung durch Expertenbeteiligung erfolgen muss. Außenstehende mögen auf den ersten Blick vermuten, Vorschriftenarbeit sei trocken und langweilig. Wir erleben das Gegenteil. Für das LBA bleibt die Beschäftigung damit auch zukünftig abwechslungsreich und spannend.

Die Zuweisung von ausreichendem und angemessen ausgebildetem Personal für die Aufgabenerfüllung ist dabei von entscheidender Bedeutung.

Sichere Simulatoren

Beurteilung von FSTD auch für die EAsA

Um ihre praktischen Fertigkeiten aufrechtzuerhalten, können europäische Piloten außerhalb der EU einen von über 350 Flugsimulatoren nutzen. Das LBA führt seit 2012 Inspektionen durch.



Außerhalb der Europäischen Union können zurzeit mehr als 350 Flugsimulationsübungsgeräte (FSTD) von europäisch lizenzierten Piloten zur Ausbildung oder zum Nachweis erworbener beziehungsweise aufrechterhaltener praktischer Fertigkeiten genutzt werden. Um die Qualifikation eines FSTD aufrechtzuerhalten, muss einmal jährlich eine wiederkehrende Beurteilung durch die zuständige Behörde durchgeführt werden. Gemäß Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 ist die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) unter anderem für die FSTD zuständig, die sich außerhalb des Hoheitsgebiets der Mitgliedstaaten befinden. Gemäß der Verordnung (EU) Nr. 216/2008 können die technischen Inspektionen durch die EASA selbst, durch nationale Luftfahrtbehörden oder auch durch qualifizierte Stellen durchgeführt werden.

Aufgrund einer Ausschreibung der EASA im April 2011 hat sich das Luftfahrt-Bundesamt um die Übernahme von Aufgaben im FSTD-Bereich beworben. Hierfür musste das LBA den Nachweis der Erfüllung der organisatorischen, personellen und technischen Voraussetzungen erbringen.

Nach Prüfung der Voraussetzungen konnte am 27.03.2012 der Vertrag mit der EASA unterschrieben werden, der am 08.04.2012 in Kraft trat. Seit diesem Zeitpunkt führt das LBA wiederkehrende Beurteilungen von FSTD im Auftrag der EASA durch.

In den letzten beiden Jahren wurden 47 Projekte in den USA und zwei weitere in Thailand im Auftrag der EASA übernommen. Derzeit sind zwei technische und vier fliegerische Inspektoren des LBA für diese Tätigkeit akkreditiert.



Globale Anforderungen Proaktives Sicherheitsmanagement

Alle zuständigen Aufsichtsbehörden wie das LBA werden nunmehr verpflichtet, für ihre gesamten Bereiche ein bestimmtes Managementsystem einzurichten und zu verwalten, um ihre Verpflichtungen zu erfüllen und ihre festgeschriebenen Zuständigkeiten wahrzunehmen. Gleichzeitig soll damit auch globalen Anforderungen der ICAO nach einem sogenannten Sicherheitsmanagementsystem (SMS) entsprochen werden.

SMS steht in unmittelbarem Zusammenhang mit einem staatlichen Sicherheitsprogramm (SSP), das für die Bundesrepublik Deutschland derzeit entwickelt wird. Darin soll das übergeordnete staatliche Sicherheitsniveau mit entsprechenden Sicherheitszielwerten für das gesamte nationale Luftverkehrssystem definiert werden.

Hauptziel ist die Entwicklung vom reaktiven zu einem proaktiven, vorausschauenden Sicherheitsmanagement. Sicherheitsrisiken sollen schon frühzeitig antizipiert und in ihrem Gefährdungspotential abgeschätzt werden, um notwendige Kompensationsmaßnahmen vorbeugend einzuleiten.

SMS ist als kontinuierlicher Prozess zu verstehen, der selbstverständlich auch die Management-Anforderungen an die Aufsichtsbehörden beeinflusst. So zeigt sich dieser systemische Ansatz in den typischen Anforderungen an ein ganzheitliches Managementsystem von Organisationen zur Festlegung von unter anderem klaren Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten sowie dokumentierter Richtlinien und Verfahren.

Damit die Technik von A bis Z stimmt – die Abteilung Technik/ Umweltschutz überwacht Betriebe der Entwicklung, Herstellung, Instandsetzung und Luftfahrttechnik.







„Neuordnung der Verkehrszulassung erzeugt Synergien“

Interview mit Thomas Burlage, Leiter der Abteilung Technik

Die Verkehrszulassung ist 2013 in die Abteilung Technik integriert worden. Zu den Synergien dieser Organisationsänderung im LBA ein Gespräch mit Thomas Burlage, dem Leiter der Abteilung Technik.

Warum ist die Verkehrszulassung 2013 organisatorisch in die Abteilung Technik eingebunden worden?

Bereits die Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) macht deutlich, wie eng die Verkehrszulassung mit dem technischen Zustand des Luftfahrzeugs verbunden ist. Dort ist festgelegt, dass „... die zuständige Stelle [...] das Luftfahrtgerät durch Erteilung eines Lufttüchtigkeitszeugnisses zum Verkehr zu[lässt]“. Die Gültigkeit dieses Zeugnisses und damit der Verkehrszulassung ist somit eng an die Maßnahmen und Nachweise zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit geknüpft.

Die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit ist durch die europäische Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 umfassend geregelt. Sie gilt nicht nur für die von der EASA zugelassenen (europäischen) Luftfahrzeuge, sondern ist auch für die nationalen (sogenannte Annex II- und Staats-)Luftfahrzeuge auf dem zivilen deutschen Register gemäß der Prüfordnung für Luftfahrtgerät (LuftGerPV) analog anwendbar. Alle hierzu wichtigen Prozesse sind in der Abteilung T gebündelt, dazu gehören unter anderem die Genehmigung von Instandhaltungsbetrieben und Betrieben zur fortlaufenden Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (CAMO), die Genehmigung von Instandhaltungsprogrammen

für Luftfahrzeuge und auch die ACAM-Inspektionen (Aircraft Continued Airworthiness Monitoring). Insofern war es eine konsequente Entscheidung, das zuständige Referat für die Verkehrszulassung aufgrund der vielen bestehenden Schnittstellen in die Abteilung Technik des LBA einzubinden.

Welche Synergien erwarten Sie von der Verlagerung der Verkehrszulassung in die Abteilung Technik?

Neben der mit der Maßnahme verbundenen Eliminierung einer Hierarchiestufe im Geschäftsgang zwischen der Verkehrszulassung und den anderen Referaten der Abteilung T erhoffe ich mir vor allem eine effektivere Prozessanbindung der voneinander abhängigen Referate. Für die Verkehrszulassung eines Luftfahrzeugs und deren Fortbestand sind diverse Informationen erforderlich, angefangen bei dem Kennblatt für das Luftfahrzeug über Eigentümer- und Halterinformationen bis hin zu den aktuellen Informationen über das individuelle Instandhaltungsprogramm und das gültige Lufttüchtigkeitsfolgezeugnis (ARC). Diese Informationen werden heutzutage zum Teil in verschiedenen Datenbanken, zum Teil noch in Papierform vorgehalten, so dass die zuständigen Kolleginnen und Kollegen die erforderlichen

Informationen nicht sehen oder ihnen diese zum Teil mit erheblicher zeitlicher Verzögerung zur Verfügung stehen. Hier erwarte ich mittelfristig auch durch eine verbesserte IT-Umgebung eine spürbare Entlastung und Reduzierung von Haltepunkten in den Arbeitsabläufen, die letztendlich auch den Antragstellern zugutekommt.



Ist es richtig, dass immer mehr deutsche Privatpiloten ihre Flugzeuge statt in Deutschland im EU-Ausland registrieren lassen?

Diese Aussage lässt sich zumindest durch die reine Statistik nicht unmittelbar belegen. Die Zahl der einmotorigen Flugzeuge unter zwei Tonnen in der sogenannten E-Klasse bewegte sich in den vorangegangenen sechs Jahren (2007–2013) um die Zahl 6.700. Anzumerken ist allerdings, dass ein zunehmender Anteil von Eigentümern aus dem EU-Ausland, insbesondere Italien, Österreich und Belgien, seine Luftfahrzeuge in der Bundesrepublik registrieren lässt und somit einige deutsche Luftfahrzeughalter „ersetzt“ hat, die gegebenenfalls im Gegenzug auf andere Register im EU-Ausland gewechselt sind.

Ein deutlich sichtbarer Anstieg von Verkehrszulassungen ist hingegen im Luftsportbereich zu verzeichnen, während sie in der „traditionellen“ allgemeinen Luftfahrt in der E-Klasse eher stagnierten. Die Ursachen hierfür sind sicherlich vielschichtig, allen voran sind die stark gestiegenen Kosten für Treibstoff zu nennen. Ich möchte aber auch nicht ausschließen, dass die im Zuge der Europäisierung zunehmend komplexer gewordene Vorschriftenlandschaft ihren Teil dazu beigetragen hat.

Müssen die Halter von deutschen Luftfahrzeugen mit steigenden Gebühren für die Verkehrszulassung ihrer Luftfahrzeuge rechnen?

Die Gebühren für die Verkehrszulassung richten sich nach der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftKostV), die der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur mit Zustimmung des Bundesrates erlässt. Die derzeit geltenden Gebührensätze sind im europäischen Vergleich eher im niedrigeren Bereich anzusiedeln, sie würden bei einer kostendeckenden Betrachtung sicherlich höher ausfallen. Das LBA ist bei seinen Kostenbescheiden im Zuge der Verkehrszulassung an die festen Gebührenvorgaben der Verordnung gebunden. Mir ist derzeit nicht bekannt, dass eine Änderung der Verordnung geplant ist.





Geprüft und zugelassen

Vielfältige Herausforderungen

Musterzulassungen im Zuständigkeitsbereich des LBA nehmen weiter zu. So verzeichnete die Abteilung T in den vergangenen zwei Jahren unter anderem einen spürbaren Anstieg von Zulassungsaktivitäten bei historischen Luftfahrzeugen.

Bedingt durch das Ausscheiden von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern durch Erreichen des Ruhestandes und aufgrund des Wechsels von Personal zur Europäischen Agentur für Flugsicherheit mussten neue Beschäftigte in das umfangreiche Aufgabengebiet der Muster- und Einzelstückzulassung eingearbeitet werden. Die Auftragsarbeit für die EASA im Rahmen des Framework Service Contracts nimmt beim LBA weiterhin einen guten Teil des Arbeitsvolumens ein, obwohl es spürbar wird, dass verstärkt Musterprüfungen direkt in

Köln bearbeitet werden. Durch die Zunahme der Aktivitäten innerhalb des Anhangs II, das heißt von Zulassungsvorgängen, die in die Zuständigkeit der nationalen Luftfahrtbehörden fallen, wird dies jedoch mehr als ausgeglichen.

So hat die Anzahl der Anträge für die Zulassung historischer Luftfahrzeuge spürbar zugenommen. Die Bearbeitung dieser Vorgänge ist seitens der Zulassung besonders anspruchsvoll. Das Luftrecht räumt der Zulassungsbehörde bei einer Einzel-

stückprüfung einen großen Ermessensspielraum ein, der mit Augenmaß genutzt werden muss. Es gilt, die Balance zu halten zwischen der Erhaltung eines Originalzustandes, der den Bauvorschriften vergangener Jahrzehnte entspricht, und dem Anspruch des heute üblichen Sicherheitsstandards.

Einen weiteren Schwerpunkt in der Zulassungsarbeit stellen Luftfahrzeuge dar, die aus Bausätzen gefertigt und von der Oskar-Ursinus-Vereinigung (OUV) gutachterlich betreut werden. Der Selbstbau von Flugzeugen erfreut sich weiterhin großer Beliebtheit, weshalb der Informationsaustausch zwischen dem LBA, den Antragstellern und den Gutachtern durch den Besuch der OUV-Treffen durch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Abteilung Technik stetig gepflegt wird.

Zu erwähnen sind weiterhin die Aktivitäten in Bezug auf Forschungsflugzeuge und besondere Entwicklungsprojekte, welche ebenfalls vom LBA bearbeitet werden. Dabei stellt jeder Vorgang eine Singularität dar, da es hier oftmals um völlige Neuentwicklungen oder auch „Sondermessprojekte“ geht, für die es zulassungstechnisch noch kein Bearbeitungsschema gibt. Dies sind besonders interessante Aufgaben, welche die Ingenieur-tätigkeit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Referates in den Vordergrund treten lassen.

Unbemannte Luftfahrtsysteme

Die Abgrenzung zwischen unbemannten Luftfahrtsystemen und Flugmodellen im Sinne des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) erfolgt ausschließlich über den Zweck der Nutzung: Dient die Nutzung des Geräts dem Zwecke des Sports oder der Freizeitgestaltung, so gelten die Regelungen über Flugmodelle. Ist mit dem Einsatz hingegen ein sonstiger, insbesondere gewerblicher Zweck verbunden (zum Beispiel Bildaufnahmen mit dem Ziel des Verkaufs), so handelt es sich um ein unbemanntes Luftfahrtsystem (früher: Unmanned Aerial System, UAS, nach heutiger ICAO-Definition: Remotely Piloted Aircraft System, RPAS), dessen Betrieb unabhängig von seinem Gewicht gemäß der Luftverkehrs-Ordnung durch die Luftfahrtbehörden der Länder erlaubnispflichtig ist.

Die wichtigsten Zulassungsvorgänge

Historische Luftfahrzeuge

Luftfahrzeuge aus Bausätzen

**Forschungsflugzeuge
und besondere Entwicklungsprojekte**

Die „Gemeinsamen Grundsätze des Bundes und der Länder für die Erteilung der Erlaubnis zum Aufstieg von unbemannten Luftfahrtsystemen“ sollen die einheitliche Anwendung der Regelungen in Deutschland gewährleisten.

Der Betrieb von unbemannten Luftfahrtsystemen ist nach der derzeit gültigen Rechtslage, das heißt nach § 15a der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO), in Deutschland dagegen verboten, wenn dieser außerhalb der Sichtweite des Steuerers erfolgt oder die Gesamtmasse des Geräts mehr als 25 Kilogramm beträgt. Der Betrieb erfolgt außerhalb der Sichtweite des Steuerers, wenn das Luftfahrtgerät ohne besondere optische Hilfsmittel nicht mehr zu sehen oder eindeutig zu erkennen ist.

Aufgrund dieser derzeit restriktiven Regelungen für den Betrieb von „unbemannten Luftfahrtsystemen“ sind diese gemäß der Regelungen der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung aktuell von der Musterzulassung und von der Verkehrszulassung noch befreit. Insofern besitzt das Luftfahrt-Bundesamt auf diesem Gebiet auch noch keine Zuständigkeiten.

Vor dem Hintergrund der rasant fortschreitenden technischen Entwicklung werden die Luftfahrtbehörden das Thema der zivilen Nutzung von UAS in den kommenden Jahren auf der nationalen, europäischen und internationalen Ebene sicherlich verstärkt diskutieren.

Personal, Verwaltung
oder Haushalt – die
Abteilung Z ist im LBA
für die administrativen
Aufgaben zuständig.







„Die Rekrutierung von Personal gerät erheblich ins Stocken“

Interview mit Fred Müller, Leiter der Abteilung Zentrale Dienste

Das Luftfahrt-Bundesamt sucht nach wie vor dringend Fachkräfte, vor allem Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus dem Überhangpersonal sowie zum Beispiel Piloten und Ingenieure für Luft- und Raumfahrttechnik. Doch insbesondere die Rekrutierung von sogenanntem Überhangpersonal ist erheblich ins Stocken geraten. Ein Gespräch mit Fred Müller, Leiter der Abteilung Zentrale Dienste, zu den Perspektiven der Personalentwicklung im LBA.

Mit welchen Schwierigkeiten hat das LBA bei der Gewinnung von Personal, insbesondere von Überhangpersonal, zu kämpfen?

Dem Luftfahrt-Bundesamt (LBA) wurden im Berichtszeitraum aufgrund des Ergebnisses einer entsprechenden Personalbedarfsermittlung, die unter Federführung des damaligen BMVBS durchgeführt worden war, neben 87 neuen (und damit frei besetzbaren) Planstellen und Stellen weitere 241,5 Planstellen und Stellen für den Bereich Security und für den Aufgabenbereich Safety weitere 116,5 Planstellen und Stellen zur Verfügung gestellt, die gemäß Haushaltsvermerk nur mit Überhangpersonal (ÜP) des Bundes besetzt werden dürfen.

Während es im Jahr 2012 noch gelang, für einen großen Teil dieser Stellen, insbesondere aus dem Bereich des Bundesministeriums der Verteidigung (BMVg) sowie aus dem Bereich der Deutschen Bahn, aber auch aus den Postnachfolgeunternehmen, relativ schnell sehr gut ausgebildetes Personal für Verwaltungsaufgaben in den Aufgabenbereichen Security und Safety sowie für Querschnittsaufgaben in der Zentralabteilung zu rekrutieren, stockt diese Personalrekrutierung seit Beginn des Jahres 2013 erheblich.

Welche Gründe gibt es für die Schwierigkeiten bei dieser Personalgewinnung?

Gründe hierfür sind zum einen, dass aus dem Bereich der Bundeswehr so gut wie keine Bewerbungen mehr zu verzeichnen sind und der Bereich der Deutschen Bahn insoweit als erschöpft anzusehen ist. Zum anderen dürfen aufgrund der Regelungen des Haushaltsführungsgrundschriftens des Bundesministeriums der Finanzen (BMF) für 2013 Beamtinnen und Beamte der Postnachfolgeunternehmen nicht mehr auf sogenannten ÜP-Planstellen übernommen werden, so dass im Ergebnis derzeit Personal aus Überhangbehörden/-bereichen kaum noch beziehungsweise gar nicht mehr rekrutiert werden kann.

Sollte sich diese Situation nicht erheblich verbessern, werden die dringend erforderlichen Stellen, die mit Stand 31.12.2013 aus den dargelegten Gründen in einem Gesamtumfang von 234 von insgesamt 358 ÜP-Planstellen und -Stellen noch nicht besetzt werden konnten, auch künftig mit allen sich daraus für die Aufgabenerledigung ergebenden negativen Folgen vakant bleiben müssen. Inwieweit die gemeinsamen Bemühungen des LBA und des BMVI, eine Verbesserung dieser Situation zu erreichen, etwas bewirken können, lässt sich derzeit nicht vorhersagen.

Familienfreundlich

Das LBA sorgt für eine bessere Vereinbarkeit von Beruf und Familie

Das Luftfahrt-Bundesamt versteht sich als familienfreundlicher Arbeitgeber. Unser Ziel ist es, für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter familienfreundliche Arbeitsbedingungen zu schaffen. Denn Attraktivität und Mitarbeiterbindung sind uns als Arbeitgeber wichtig.

Das LBA sieht die Vereinbarkeit von Beruf und Familie als eine wesentliche Voraussetzung für den Erhalt von Motivation und Leistungsfähigkeit seiner Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die sich im Ergebnis auch betriebswirtschaftlich rechnet.

Bereits im LBA realisierte Rahmenbedingungen zur Erreichung dieses Zieles sind insbesondere die folgenden Elemente: die Gleitzeit, eine breit gefächerte Teilzeitarbeit, die alternierende Telearbeit, die Einrichtung von Eltern-Kind-Arbeitszimmern in den Dienststellen des LBA sowie fortlaufende Anstrengungen gemeinsam

mit den anderen Institutionen am Standort Braunschweig, Kinderbetreuungsbedarfe zu vermitteln und zu decken.

Gleitzeit bedeutet dabei für unsere Beschäftigten mehr Flexibilität. Sie können beispielsweise später anfangen und länger bleiben oder umgekehrt. Es bestehen viele Möglichkeiten, die Arbeitszeit mit den Zeiten der Kinder abzustimmen.

Teilzeitarbeit ist bei uns breit gefächert – von der Verkürzung der täglichen, wöchentlichen oder monatlichen Arbeitszeit bis zum Teilen eines Arbeitsplatzes (Jobsharing). Das Arbeitspensum kann individuell abgestimmt werden. Die Teilzeitmitarbeiter profitieren von den gleichen Fördermaßnahmen wie ihre Kolleginnen und Kollegen in Vollzeit.

Bei der alternierenden Telearbeit können viele Aufgaben vom sogenannten Homeoffice aus erledigt werden. Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter arbeiten dabei im Rahmen der dienstlichen Möglichkeiten nach einem festen Turnus von zu Hause aus oder bei uns im Amt. Sie bleiben in betriebliche Prozesse eingebunden und profitieren gleichzeitig von größerer Flexibilität.

Beschäftigten, die Angehörige in der Familie pflegen müssen, kommen wir mit kurz- oder auch langfristigen Lösungen entgegen, zum Beispiel in Form von Teilzeit- oder Telearbeit oder einer Pflegezeit von bis zu drei Jahren.

Pluspunkte für Familien

Gleitzeit

Breit gefächerte Teilzeitarbeit

Alternierende Telearbeit

Eltern-Kind-Arbeitszimmer

Kinderbetreuungsbedarf decken



INFORMATION

Eltern-Kind-Arbeitszimmer

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des LBA können bei Bedarf in ein Eltern-Kind-Arbeitszimmer ausweichen. Das kann der Fall sein, wenn sich spontane **Betreuungsengpässe** ergeben. Die Kinder können dort spielen oder sich ausruhen, während ihre Eltern im gleichen Raum ihrer Arbeit nachgehen. Mit dieser familienfreundlichen Lösung unterstützt das LBA die Vereinbarkeit von Familie und Beruf.

Für den Fall der Fälle steht unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern an den jeweiligen Standorten auch ein Eltern-Kind-Arbeitszimmer zur Verfügung. Wenn das Kind bei Betreuungsengpässen mit an den Arbeitsplatz kommen muss, kann es sich hier beschäftigen und/oder ausruhen, während die Eltern sowohl ihren beruflichen Tätigkeiten nachgehen als auch ihre kleinen Kinder beaufsichtigen können.

Weiterhin möchte das Luftfahrt-Bundesamt auch beim Thema Kinderbetreuung eine Mit-

verantwortung tragen, damit die Vereinbarkeit von Beruf und Familie noch besser gelingen kann. Deshalb haben wir kürzlich unsere groß angelegte Bedarfsabfrage zur Kinderbetreuung abschließen können. Unter der Federführung des benachbarten Forschungsflughafens ermittelten die ortsansässigen Behörden und Unternehmen unter ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern den Kinderbetreuungsbedarf. In naher Zukunft werden dann gemeinsam mit der Stadt Braunschweig Überlegungen stattfinden, wie dieser Bedarf effektiv gedeckt werden kann.



Kostenlose Unterstützung für Fluggäste

Verbraucherfreundliches neues Schlichtungsverfahren

Die Bundesregierung ist 2013 mit der Luftverkehrswirtschaft übereingekommen, in und für Deutschland ab dem 01.11.2013 ein verbraucherfreundliches Schlichtungsverfahren mit einer eigens dafür eingerichteten Schlichtungsstelle beim Bundesamt für Justiz zu etablieren.

Dieses Verfahren bietet dem Fluggast die Möglichkeit, im Rahmen der Geltendmachung der in der sogenannten Denied Boarding Verordnung (Verordnung (EG) Nr. 261/2004) aufgeführten Ausgleichs-, Unterstützungs- und Betreuungsverpflichtungen bei nicht erfolgter Einigung mit dem jeweiligen

Luftfahrtunternehmen die Unterstützung der neuen Schlichtungsstelle auch ohne Zustimmung des betroffenen Luftfahrtunternehmens in Anspruch nehmen zu können. Diese neue Schlichtungsstelle steht nunmehr zusätzlich zur bis dahin bereits vorhandenen „söp – Schlichtungsstelle für den



Das LBA kann sich zukünftig stärker auf die Bereitstellung von Informationen zum Thema Fluggastrechte konzentrieren.

öffentlichen Personenverkehr e. V.“ (Schlichtungsstelle ausschließlich für alle dort auf freiwilliger Basis als Mitglied organisierten Luftfahrtunternehmen) beim Bundesamt der Justiz zur Verfügung.

Die Einrichtung dieses Schlichtungsverfahrens ermöglicht im Ergebnis, dass der Fluggast eine kostenlose Unterstützung bei der Durchsetzung seiner zivilrechtlichen Ansprüche in Anspruch nehmen kann. Diese Ausweitung der Möglichkeiten des Fluggastes beeinflusst auch die Arbeitsweise des Luftfahrt-Bundesamtes als nationale Durchsetzungs- und Beschwerdestelle (National Enforcement Body, NEB), weil davon auszugehen ist, dass sich ausschließlich an der Durchsetzung ihrer zivilrechtlichen Ansprüche interessierte Fluggäste künftig (zumindest überwiegend) nicht mehr an das LBA wenden werden, sondern auf das neue Schlichtungsverfahren zurückgreifen. Dies wird das LBA in die Lage versetzen, den Schwerpunkt seiner Arbeit als NEB auf die eigentlich den jeweiligen nationalen Durchsetzungs- und Beschwerdestellen im Rahmen der Durchsetzung der Denied Boarding Verordnung zukommenden Aufgaben legen zu können. Und zwar in erster Linie auf

die Bereitstellung von Informationen zum Thema Fluggastrechte – sowohl in Bezug auf die Denied Boarding Verordnung als auch in Bezug auf die Verordnung zum Schutz von Menschen mit Behinderungen und Mobilitätseinschränkungen (Verordnung (EG) Nr. 1107/2006) sowie die Preistransparenzverordnung (Verordnung (EG) Nr. 1008/2008). Außerdem kann künftig verstärkt die Überwachung der Luftfahrtunternehmen bei der Erbringung ihrer Verpflichtungen vor Ort auf den Verkehrsflughäfen erfolgen.

Und schließlich wird das LBA als NEB zukünftig Verdachtsfälle von systematischen Verstößen gegen die vorgenannten Verbraucherschutzverordnungen weitaus besser verfolgen und bei Vorliegen der tatbestandlichen Voraussetzungen insbesondere die Verhängung empfindlicher Geldbußen weitaus besser prüfen können, als dies im Hinblick auf die enorme Belastung durch die Flut von Fluggastanzeigen in der Vergangenheit, die nahezu ausschließlich auf die Unterstützung der Beschwerdeführer bei der Durchsetzung der zivilrechtlichen Ansprüche aus der Denied Boarding Verordnung abzielten, möglich war.

Anfahrt

Luftfahrt-Bundesamt

Hermann-Blenk-Straße 26
38108 Braunschweig
Telefon + 49 (0) 5 31 / 23 55 - 0
Telefax + 49 (0) 5 31 / 23 55 - 90 99

Luftfahrt-Bundesamt – Außenstelle Hamburg –

Röntgenstraße 24
22335 Hamburg
Telefon + 49 (0) 5 31 / 23 55 - 83 09
Telefax + 49 (0) 5 31 / 23 55 - 83 99

Luftfahrt-Bundesamt – Außenstelle Berlin –

Jeanette-Wolff-Straße 11
12355 Berlin
Telefon + 49 (0) 5 31 / 23 55 - 80 09
Telefax + 49 (0) 5 31 / 23 55 - 80 99

Luftfahrt-Bundesamt – Außenstelle Düsseldorf –

Heltorfer Straße 6
40472 Düsseldorf
Telefon + 49 (0) 5 31 / 23 55 - 81 10
Telefax + 49 (0) 5 31 / 23 55 - 81 99

Luftfahrt-Bundesamt – Außenstelle Frankfurt –

Kelsterbacher Straße 23
65479 Raunheim
Telefon + 49 (0) 5 31 / 23 55 - 82 07
Telefax + 49 (0) 5 31 / 23 55 - 82 99

Luftfahrt-Bundesamt – Außenstelle Stuttgart –

Airport Business Center 1
Gottlieb-Manz-Strasse 12
70794 Filderstadt
Telefon + 49 (0) 5 31 / 23 55 - 85 50
Telefax + 49 (0) 5 31 / 23 55 - 85 99

Luftfahrt-Bundesamt – Außenstelle München –

Flughafen FJS, Frachtgebäude
Modul C (3. OG)
85356 München
Telefon + 49 (0) 5 31 / 23 55 - 84 10
Telefax + 49 (0) 5 31 / 23 55 - 84 99







Statistik 2012/2013

Das LBA in Zahlen

Abteilung Betrieb

Anzahl der vom LBA genehmigten deutschen Luftfahrtunternehmen	72
Flugbetriebliche Störungsmeldungen	72
Ausländische Luftfahrtunternehmen	73
Ramp Checks	73
Gefahrgutzwischenfälle	73

Abteilung Luftsicherheit

Luftfracht	74
Luftsicherheitskontrollkräfte	74
Genehmigte Luftsicherheitspläne Luftfahrtunternehmen	74
Aufsicht	74

Abteilung Luftfahrtpersonal

Vom LBA genehmigte Luftfahrerschulen	75
Flugsimulationsübungsgeräte	75
Prüfungsentwicklung Theorie (gesamt)	75
Prüfungsentwicklung Praxis (gesamt)	75
Gesamtlizenzbestand Luftfahrtpersonal beim LBA	75
Flugmedizin	76

Abteilung Technik/Umweltschutz

Betriebe	77
Technisches Personal	78
Gesamtbestand zum Verkehr zugelassene Luftfahrzeuge	78

Abteilung Zentrale Dienste

Mitarbeiterentwicklung im Luftfahrt-Bundesamt	82
Fluggastrechte	82

Abteilung Betrieb

Anzahl der vom LBA genehmigten deutschen Luftfahrtunternehmen

1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
37	44	42	45	44	46	50	54	61	182	160	145
2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
133	120	119	153	170	171	163	165	170	169	158	147

Flugbetriebliche Störungsmeldungen

Störungsmeldungen insgesamt

2009	2010	2011	2012	2013
1.081	1.497	1.568	1.886	2.079

Laserattacke auf deutsche Luftfahrtunternehmen

2009	2010	2011	2012	2013
36	273	279	342	322

Vogelschlag

2009	2010	2011	2012	2013
38	39	56	91	107

Vorfälle mit Ölgeruch¹

2009	2010	2011	2012	2013
3 ¹	18 ¹	39 ¹	50 ¹	68

Triebwerkausfall

2009	2010	2011	2012	2013
38	34	38	18	16

Turbulenzen

2009	2010	2011	2012	2013
15	27	21	53	43

¹ Aufgrund der Anwendung verbesserter Abfrageverfahren in der ECCAIRS-Datenbank wurden die Angaben zu Vorfällen mit Ölgeruch für die Jahre 2009 bis 2012 aktualisiert.

² Seit 2006 werden dem LBA von den Luftfahrtunternehmen und Verkehrsflughäfen zusätzlich alle Gefahrgutzwischenfälle gemeldet, bei denen Entnahmen im Reisegepäck stattgefunden haben.

Ausländische Luftfahrtunternehmen

Anzahl ausländischer Luftfahrtunternehmen

2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
925	953	1.002	1.037	1.044	1.140	1.147	1.252	1.299	1.280	1.306

Erteilte Verkehrsgenehmigungen für ausländische Luftfahrtunternehmen

2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
14.829	15.024	10.540	8.567	8.679	8.796	6.593	6.550	6.090	4.953	4.955

Abgelehnte Anträge Verkehrsgenehmigungen für ausländische Luftfahrtunternehmen

2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
1.618	2.078	2.226	2.063	1.836	1.692	1.426	1.115	887	852	991

Ramp Checks

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
1.058	991	1.426	1.401	1.364	842	1.188	1.469	1.553	1.431	1.286	1.641

Gefahrgutzwischenfälle

2003	2004	2005	2006 ²	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
1.360	1.385	1.149	5.231	11.641	20.851	37.510	80.399	74.094	88.007	73.085

Abteilung Luftsicherheit

Luftfracht

Zugelassene reglementierte Beauftragte

2011	2012	2013
688	778	1.792

Behördlich zugelassene bekannte Versender

2011	2012	2013
44	846	2.374

Zugelassene ACC3-Standorte

2011	2012	2013
0	0	1.500

Zugelassene EU-Validierer

2011	2012	2013
0	0	23

Zugelassene reglementierte Lieferanten inklusive zugelassener Betriebsstätten

2011	2012	2013
52	23	4

Luftsicherheitskontrollkräfte

Zugelassene Schulungsprogramme im jeweiligen Berichtsjahr

2011	2012	2013
114	254	466

Anzahl Prüfungen Luftsicherheitskontrollkräfte

2011	2012	2013
556	676	1.116

Genehmigte Luftsicherheitspläne Luftfahrtunternehmen

2011	2012	2013
450	105	116

Aufsicht

Aufsicht Luftfahrtunternehmen

2012	2013
1.334	1.338

Aufsicht reglementierte Beauftragte

2012	2013
812	1.644

Aufsicht bekannte Versender

2012	2013
91	267

Aufsicht reglementierte Lieferanten

2012	2013
126	167

Aufsicht sonstige Stellen

2012	2013
16	77

³ Seit 2003 sind in der Tabelle nur noch die Luftfahrerschulen berücksichtigt, denen eine Anerkennung nach JAR-FCL erteilt wurde.

⁴ Ab 2012 werden Geräte außerhalb Europas nicht mehr mitgezählt.

Abteilung Luftfahrtpersonal

Vom LBA genehmigte Luftfahrerschulen

1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
23	26	26	24	25	26	25	28	33	65	64	66
2002	2003 ³	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
62	53	74	90	95	84	86	86	83	84	79	77

Flugsimulationsübungsgeräte

Simulatoren⁴

2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
57	67	62	66	70	71	74	55	76

Flug- und Navigationsübungsgeräte (FNPT)/Flugübungsgeräte (FTD)⁴

2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
44	43	49	64	66	63	58	55	59

Prüfungsentwicklung Theorie (gesamt)

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
3.747	3.477	2.245	1.461	1.266	1.420	2.229	1.952	1.745	1.741	1.683	1.509

Prüfungsentwicklung Praxis (gesamt)

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
3.026	2.716	1.739	1.588	1.598	1.674	1.785	1.897	2.006	2.186	1.932	1.603

Gesamtlizenzbestand Luftfahrtpersonal beim LBA

1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
8.461	9.809	10.801	10.053	10.340	10.425	10.894	11.435	10.418	16.457	15.826	16.378
2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
17.032	16.279	16.885	16.690	16.788	17.093	17.439	17.531	17.942	19.080	20.297	20.357

Alle Statistiken haben den Stand 31.12. eines jeden Jahres.

Flugmedizin

Zahl der flugmedizinischen Zentren (AMC)

2008	2009	2010	2011	2012	2013
4	5	5	5	7	9

Fliegerärzte AME Klasse 1 im Zuständigkeitsbereich des Luftfahrt-Bundesamtes

2008	2009	2010	2011	2012	2013
186	176	176	196	208	213

Fliegerärzte AME Klasse 2 im Zuständigkeitsbereich des Luftfahrt-Bundesamtes (ab 08/2013)

2008	2009	2010	2011	2012	2013
-	-	-	-	-	238

⁵ Seit 2006 ist das Luftfahrt-Bundesamt nur noch für die Genehmigung nationaler Entwicklungsbetriebe zuständig. Alle anderen Entwicklungsbetriebe werden durch die EASA genehmigt.

Abteilung Technik/Umweltschutz

Betriebe

Vom LBA genehmigte Herstellungsbetriebe

1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
121	120	126	118	123	123	135	126	126	114	110	126
2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
132	137	139	139	144	150	149	151	151	153	153	152

Vom LBA genehmigte Instandhaltungsbetriebe

1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
366	377	427	433	504	527	507	481	461	473	437	425
2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
437	433	465	465	436	430	501	593	593	522	512	465

Vom LBA genehmigte Entwicklungsbetriebe

1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
45	48	45	41	36	44	44	43	45	44	37	35
2002	2003	2004	2005	2006 ⁵	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
43	47	76	76	15	10	23	24	24	26	26	15

Vom LBA genehmigte CAMOs in Luftfahrtunternehmen

2009	2010	2011	2012	2013
203	203	194	166	166

Vom LBA genehmigte sonstige CAMOs

2008	2009	2010	2011	2012	2013
47	136	136	152	152	153

Alle Statistiken haben den Stand 31.12. eines jeden Jahres.

Technisches Personal

Anerkannte Ausbildungsbetriebe Teil-147

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
12	9	22	31	32	34	35	36	37	37	37	35

Berechtigungen für freigabeberechtigtes Personal nach Part 66

2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
430	1.033	3.629	5.740	5.524	7.021	11.186	13.131	14.185	14.678	13.202	19.505	20.032

Berechtigungen für Prüfer von Luftfahrtgerät

1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
3.099	3.337	3.402	3.545	3.535	3.533	3.678	3.551	3.621	3.634	3.620	3.636
2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
3.490	3.125	2.592	2.485	2.828	1.849	3.229	3.359	3.415	4.430	4.255	3.480

Gesamtbestand zum Verkehr zugelassene Luftfahrzeuge

Luftfahrzeuge

1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
16.608	18.009	19.025	19.820	20.303	20.579	20.829	20.777	20.795	20.890	20.844	20.859
2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
20.714	20.610	20.613	20.707	20.865	21.017	21.327	21.570	21.703	21.603	21.546	21.462

Kennzeichenklasse A: Flugzeuge über 20 t

1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
306	354	394	431	435	440	460	466	493	527	572	612
2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
619	653	619	651	663	702	734	757	772	770	767	758

Kennzeichenklasse B: Flugzeuge 14 bis 20 t

1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
30	36	46	44	40	41	39	40	44	51	54	60
2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
55	54	55	54	56	51	45	43	40	38	30	34

Kennzeichenklasse C: Flugzeuge 5,7 bis 14 t

1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
96	129	135	125	131	127	121	115	130	158	176	191
2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
184	179	172	176	181	200	224	231	228	236	217	199

Kennzeichenklasse E: Einmotorige Flugzeuge bis 2 t

1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
6.010	6.360	6.718	6.863	7.056	7.161	7.188	7.208	7.121	7.034	6.919	6.813
2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
6.731	6.658	6.670	6.682	6.704	6.705	6.738	6.752	6.801	6.744	6.757	6.733

Kennzeichenklasse F: Einmotorige Flugzeuge 2 bis 5,7 t

1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
19	35	53	143	147	143	143	77	82	85	90	95
2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
92	97	94	93	102	120	126	144	153	155	150	155

Alle Statistiken haben den Stand 31.12. eines jeden Jahres.

Kennzeichenklasse G: Mehrmotorige Flugzeuge bis 2 t

1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
219	230	245	252	261	261	261	264	245	233	219	207
2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
208	205	199	212	224	230	232	241	242	243	239	240

Kennzeichenklasse I: Mehrmotorige Flugzeuge 2 bis 5,7t

1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
537	615	660	671	662	668	636	564	526	507	480	476
2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
467	452	440	417	417	417	436	445	444	428	414	403

Kennzeichenklasse H: Hubschrauber

1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
468	531	622	664	687	704	707	680	672	693	700	721
2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
731	725	720	721	729	731	739	780	811	773	774	769

Kennzeichenklasse K: Motorsegler

1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
1.473	1.638	1.828	1.931	2.016	2.086	2.163	2.224	2.323	2.380	2.413	2.434
2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
2.494	2.533	2.584	2.664	2.766	2.824	2.948	3.022	3.081	3.122	3.185	3.263

Kennzeichenklasse L: Luftschiffe

1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
3	3	3	2	2	3	3	3	3	3	3	5
2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
5	6	4	4	4	4	4	3	4	3	5	3

Segelflugzeuge

1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
6.961	7.465	7.608	7.724	7.767	7.777	7.845	7.862	7.805	7.811	7.778	7.771
2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
7.728	7.686	7.703	7.728	7.741	7.769	7.815	7.891	7.867	7.834	7.793	7.704

Kennzeichenklasse O: Ballone

1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
506	601	727	932	1.068	1.132	1.213	1.277	1.321	1.382	1.443	1.474
2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
1.400	1.362	1.351	1.305	1.278	1.264	1.286	1.261	1.260	1.257	1.215	1.201

Alle Statistiken haben den Stand 31.12. eines jeden Jahres.

Abteilung Zentrale Dienste

Mitarbeiterentwicklung im Luftfahrt-Bundesamt

LBA gesamt

2010	2011	2012	2013
520	547	609	650

LBA-Zentrale gesamt

2010	2011	2012	2013
397	400	428	452

Außenstellen gesamt

2010	2011	2012	2013
123	147	181	198

Frauen

2010	2011	2012	2013
202	219	247	266

Männer

2010	2011	2012	2013
318	328	362	384

Teilzeit

2010	2011	2012	2013
67	75	89	87

Auszubildende

2010	2011	2012	2013
10	10	8	7

Fluggastrechte

Anzeigen gesamt Verordnung (EU) Nr. 261/2004

2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
1.609	2.079	3.096	3.977	3.064	4.776	4.442	5.105	4.582

Anzeigen Preistransparenz zur Verordnung (EG) Nr. 1008/2008

2009	2010	2011	2012	2013	Gesamt
54	64	82	138	69	407

Anzeigen gesamt PRM zur Verordnung (EG) Nr. 1107/2006

2008	2009	2010	2011	2012	2013	Gesamt
13	24	14	14	11	25	101

Alle Statistiken haben den Stand 31.12. eines jeden Jahres.