



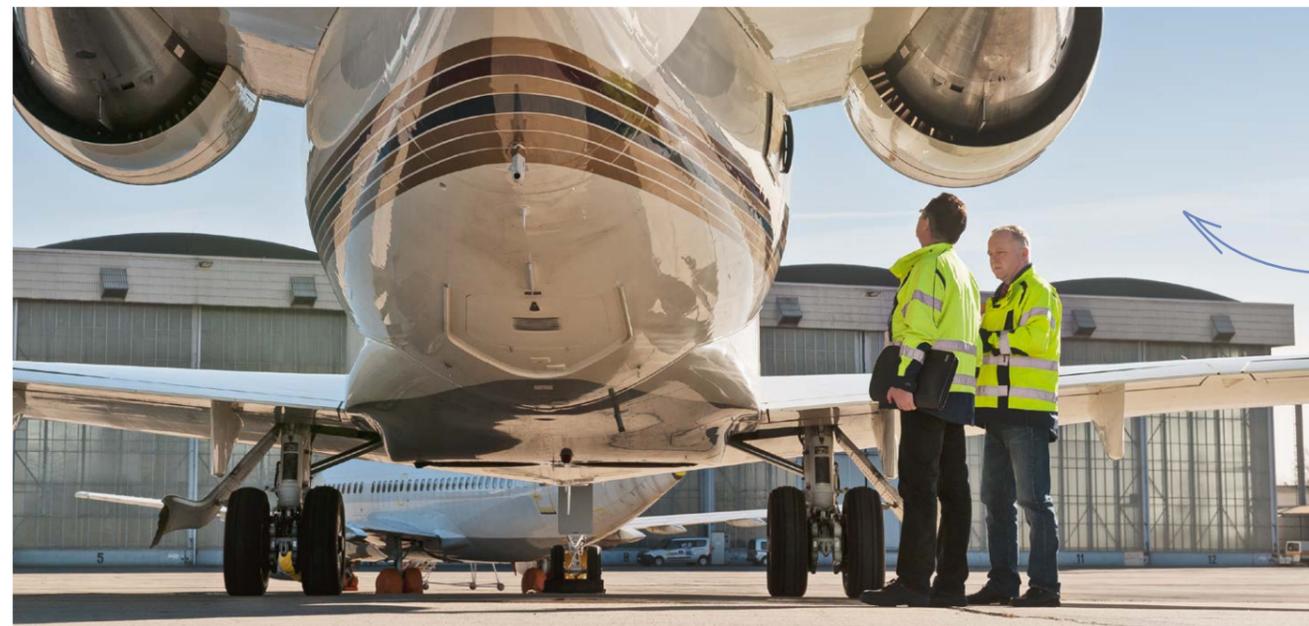
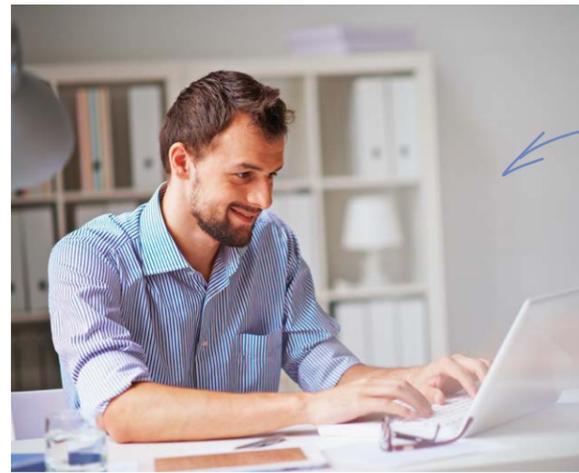
Jahresbericht 2014/2015/2016

Inhalt

07 Die Zentrale des Luftfahrt-Bundesamtes ist in Braunschweig und Außenstellen befinden sich in Hamburg, Berlin, Düsseldorf, Frankfurt am Main, Stuttgart und München.



09 Starker Personalzuwachs: Innerhalb von fünf Jahren hat sich die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beim LBA verdoppelt.



25 „Ramp Checks“ europaweit: Die vom LBA eingeführten stichprobenartigen Sicherheitskontrollen von ausländischen Flugzeugen werden von immer mehr Ländern eingeführt.

04 Vorwort

07 Das Luftfahrt-Bundesamt

Über 100 Zulassungs-, Genehmigungs- und Aufsichtsfunktionen gehören zu den Aufgaben unserer Abteilungen

09 Personalentwicklung

Zuwachs beim LBA – eine Erfolgsstory

10 LBA-Organigramm

14 Managementsystem

Die linke Hand weiß, was die rechte tut

16 General Aviation Roadmap

Gemeinsam für die europäische Allgemeine Luftfahrt und für Vereinfachungen der Vorschriften für Halter von nichtgewerblichen Luftfahrzeugen

20 Luftsicherheit in Deutschland

Europäische Vorgaben sorgen für einen wachsenden Aufgabenbereich der Abteilung

24 Lithiumbatterien

Immer neue chemische Zusammensetzungen der Akkus und wachsende Transportmengen stellen LBA-Sicherheitsexperten vor große Herausforderungen

25 Kontrolle ausländischer Luftfahrzeuge

Ein Konzept des LBA setzt sich europaweit durch

28 Neue Meldeverfahren für mehr Sicherheit

30 Fluggastrechte

Proaktiv und engagiert für den Verbraucherschutz

32 Anfahrt

34 Statistiken 2014/2015

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

Titel: Monty Rakusen/gettyimages; S. 2: LBA, Pressmaster/Shutterstock, Norbert Michalke; S. 4: LBA; S. 5, 6: LBA; S. 8: Lufthansa Flight Training; S. 9: Ivica Drusany/Shutterstock; S. 12, 13: LBA; S. 15: Zacharias/LBA; S. 16: marvlc/Shutterstock; S. 17: estherpoon/Shutterstock, liseykina/Shutterstock; S. 19: Renee Keith/iStock, RTeo/Shutterstock, A.Schweitzer/LBA; S. 20: J. Henning Buchholz/Shutterstock; S. 21: NEGOVURA/Shutterstock; S. 22: Nadezhda1906/Shutterstock; S. 24: Nikiteev_Konstantin/iStock; S. 25: Norbert Michalke; S. 26: schab/Shutterstock, Zacharias/LBA; S. 28: Brian Guest/Shutterstock; S. 30: Romrodphoto/Shutterstock; S. 31: Frolova Polina/Shutterstock; S. 34: Nuclearartist/Shutterstock; S. 40: Zacharias/LBA; S. 45: Zacharias/LBA; S. 2, 3, 7, 8, 24, 27, 31, 32: schab/Shutterstock

Konzeption und Design

media consulta Corporate Publishing GmbH,
Berlin

Druck und Herstellung

Druckerei des Bundesministeriums
für Verkehr und digitale Infrastruktur

© Luftfahrt-Bundesamt

Vorwort



Jörg Mendel, Präsident des Luftfahrt-Bundesamtes

Liebe Leserin, lieber Leser,

in Ihren Händen halten Sie die neue Ausgabe des alle zwei Jahre erscheinenden Geschäftsberichts des Luftfahrt-Bundesamtes (LBA). Wir haben diesen erstmals in Form eines Magazins gestaltet und gestatten uns nicht nur einen Rückblick in Zahlen und Fakten aus den zurückliegenden zwei Jahren, sondern haben an der ein oder anderen Stelle bereits die Zukunft mit in den Blick genommen.

Das Flugzeug verbindet die Kontinente und die dort lebenden Menschen. Der Luftverkehr lässt die Welt zusammenrücken. Doch leider müssen wir auch feststellen, dass ein an sich zuverlässiges und auf einem hohen Niveau arbeitendes System durch einen Unfall oder eine schwere Störung uns immer wieder vor Augen führt, dass es eben doch

keine 100-prozentige Sicherheit geben kann. Bestürzt und menschlich tief bewegt mussten wir dies am Mittag des 24. März 2015 erfahren, als wir die Nachricht vom tragischen Unglück der Germanwings-Maschine in den französischen Alpen erhielten.

Diese auch heute noch für uns unfassbare Tragödie hat nicht nur in den ersten Tagen und Wochen nach dem Unglück, sondern bis heute das behördliche Tun des Luftfahrt-Bundesamtes intensiv bestimmt. Das LBA hat dabei von Beginn an mit Entschlossenheit und großem Verantwortungsbewusstsein sowohl die Ermittlungen zur Unfallursache durch die französische Flugunfalluntersuchungsstelle BEA unterstützt als sich auch aktiv an den Arbeitsgruppen auf nationaler und europäischer Ebene beteiligt, insbesondere an der von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt eingesetzten Task Force. Die Ergebnisse der Beratungen werden zu zahlreichen Änderungen in der nationalen und europäischen Gesetzgebung führen. Die entsprechenden Beratungen in den zuständigen parlamentarischen Gremien in Deutschland wurden im Mai 2016 abgeschlossen. Am 03. Juli 2016 traten die neuen Vorschriften schließlich in Kraft. Die Arbeit und das Aufgabenspektrum nicht nur unserer Behörde werden sich dadurch in Zukunft spürbar verändern.

Braunschweig, im Juli 2016

A handwritten signature in black ink that reads "J. Mendel".

Jörg Mendel,
Präsident des Luftfahrt-Bundesamtes



Die LBA-Zentrale
in Braunschweig

Für Sicherheit, *bevor der Flug beginnt*

Über 100 Zulassungs-, Genehmigungs- und Aufsichtsfunktionen gehören zu den Aufgaben des LBA. Hier stellen wir unsere Abteilungen vor.

Sachgebiete der Stabsstelle Behördenleitung

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



Das Luftfahrt-Bundesamt besteht organisatorisch neben der „Stabsstelle Behördenleitung“ aus den fünf Abteilungen „Betrieb“, „Luftfahrtpersonal“, „Technik/Umweltschutz“, „Luftsicherheit“ und „Zentrale Dienste“. Die Aufgaben des LBA werden in der Zentrale in Braunschweig sowie in den Außenstellen an den Verkehrsflughäfen in Frankfurt am Main, München, Stuttgart, Düsseldorf, Hamburg und Berlin wahrgenommen.

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.

Stabsstelle Behördenleitung

Dem Präsidenten direkt unterstellt ist die Stabsstelle Behördenleitung (SBL). Diese ist unter anderem für die strategische Unterstützung der Amtsleitung, übergreifende nationale und internationale Aufgaben, die Vorschriftenarbeit, das Managementsystem sowie das Risikomanagement zuständig. Überdies werden in der Stabsstelle die Aufgaben des Notfall- und Krisenmanagements, der Presse- und allgemeinen Öffentlichkeitsarbeit sowie des Bürger-Services wahrgenommen.

Betrieb

Die Abteilung B (Betrieb) ist zuständig für alle Fragen, die den Betrieb von Luftfahrtunternehmen 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 unangemeldeten Stichprobenkontrollen („Ramp Checks“) an ausländischen Luftfahrzeugen. Sie ist überdies zuständig für die Genehmigung von Gefahrguttransporten im Luftverkehr.

Luftsicherheit

Die Abteilung S (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 Luftfrachtbereich 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

„Mit fachlicher Kompetenz gewährleisten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des LBA die hohen personellen, technischen und flugbetrieblichen Sicherheitsstandards.“

für die Bewertung von Luftsicherheitsschulungsprogrammen, die Zulassung von Auszubildenden für Luftsicherheitsschulungen, die Beaufsichtigung der durchgeführten Luftsicherheitsschulungen und die Ausstellung von Befähigungszeugnissen zuständig.

Luftfahrtpersonal

Die Abteilung L (Luftfahrtpersonal) bündelt alle Zuständigkeiten in Bezug auf das beruflich tätige Luftfahrtpersonal. Dazu gehören unter anderem die Zulassung von und die Aufsicht über Ausbildungsbetriebe für Luftfahrer, die Qualifizierung und Anerkennung von Flugsimulatoren, die Prüfung der Voraussetzungen und Zulassung zur Aufnahme der Ausbildung zum Erwerb von Erlaubnissen, die Abnahme von 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.

Technik/Umweltschutz

Die Abteilung T (Technik/Umweltschutz) zeichnet verantwortlich für die Genehmigung und Überwachung von nationalen Entwicklungsbetrieben, von Herstellungs-, Instandhaltungs- und luftfahrttechnischen Betrieben, von Unternehmen zur Führung

der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (CAMO) sowie von Ausbildungsbetrieben für technisches Personal. Außerdem ist die Abteilung zuständig 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 deutschen 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 Abteilung Z (Zentralabteilung) übernimmt für die Fachabteilungen die administrativen Aufgaben und erledigt die klassischen Verwaltungsaufgaben einer Behörde. Dazu gehören unter anderem das Personalmanagement, das Haushalts- und Rechnungswesen, der innere Dienst sowie die Bereitstellung der Informationstechnik. Zusätzlich werden in der Abteilung Z Aufgaben des Verbraucherschutzes in der Luftfahrt wahrgenommen.

» Personalentwicklung

Zuwachs beim LBA – eine Erfolgsstory

In den Jahren 2014 und 2015 verzeichnete das Luftfahrt-Bundesamt zunächst einen moderaten, aber stetigen Zuwachs an neuen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern.

Dann gelang es zum Jahresende 2015 in gemeinsamen Bemühungen mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), das LBA mit dem für eine gute und erfolgreiche Aufgabenerledigung erforderlichen Personal auszustatten.

Das Luftfahrt-Bundesamt konnte zum Jahresende 2015 – neben den bereits bis zur Jahresmitte ausgeschriebenen gut 100 frei zu besetzenden Stellen – zusätzlich alle noch zur Verfügung stehenden rund 220 Stellen, die gemäß Haushaltsvermerk bislang nur mit Überhangpersonal (ÜP) des Bundes besetzt werden durften, frei ausschreiben, ebenso wie weitere 40 neue Stellen. Somit stehen dem LBA seit dem 01. Januar 2016 insgesamt 952 Stellen zur Verfügung. Wenn man bedenkt, dass das LBA im Jahr 2011 nur rund 380 Stellen hatte, kann man ermessen, welche enormen Veränderungen im LBA in den vergangenen Jahren stattgefunden haben.

Viele Berufseinsteiger

Generell gilt jedoch, dass aufgrund der Konkurrenz mit der Wirtschaft um qualifiziertes Fachpersonal insbesondere in der Berufsgruppe Ingenieure (Bachelor und Master) zunächst überwiegend Berufsanfänger oder Personen mit nur geringerer Berufserfahrung eingestellt werden können. Dies ist für die Behörde eine neue Herausforderung,

da aufgrund von relativ restriktiven gesetzlichen EU-Vorgaben an die Qualifikation des Behördenpersonals die neuen und sehr motivierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nicht immer sofort voll beziehungsweise eigenverantwortlich für ihre Fachaufgabenerfüllung einsetzbar sind.

Selbstverständlich wird die nunmehr gute Personalausstattung die deutsche Luftfahrtbehörde nicht davon entbinden, die in den vergangenen Jahren durchgeführte Personalbedarfsermittlung in allen Arbeitsbereichen des LBA weiter fortzusetzen. Denn nur so kann die Behörde ihrer Hauptaufgabe, nämlich für größtmögliche Sicherheit in der Luftfahrt zu sorgen, nachkommen und eine effiziente, zügige Bearbeitung gewährleisten.

Entwicklung der Mitarbeiterzahlen

1954 Im Hauptgebäude des Flughafens Braunschweig nimmt das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) mit 28 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern seine Arbeit auf.

2014 Das LBA feiert sein 60-jähriges Jubiläum. Heute gehören der Behörde in der Zentrale und in sechs Außenstellen insgesamt 813 Mitarbeiter an.

Gleichstellungsbeauftragte
Birgid Selpien-Bahr

**Präsident
Luftfahrt-Bundesamt¹**
Jörg Mendel
Vizepräsident:
Fred Müller⁴

**Stabsstelle
Behördenleitung
SBL**
Dirk Sajonz⁴
Vertretung:
Cornelia Cramer

Sachgebiet 1
Übergreifende nationale und internationale Aufgaben
Dirk Sajonz⁴

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

Sachgebiet 3
**Presse- und Öffentlichkeitsarbeit/
Notfall- und Krisenmanagement/
Bürger-Service-Center**
Cornelia Cramer

**Abteilung Z
Zentrale Dienste**
Fred Müller
Vertretung:
Thomas Slaba

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

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

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

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

Referat Z 1
**Organisation/Innerer Dienst/
Fluggastrechte**
Thomas Slaba

Referat T 1
Entwicklungs-/Herstellungs-/Instandhaltungsbetriebe/EASA-Vertragsdurchführung/-Budgetmanagement
Matthias Plehn

Referat B 1
**Genehmigungen Luftfahrtunternehmen/
Einflugerlaubnisse/Rechtsangelegenheiten der Abteilung B**
Jörg Straube

Referat L 1
**Ausbildungsorganisation/
anerkannte Lehrberechtigte und Prüfer**
Eckhard Fegel

Referat S 1
**Grundsatz- und Rechtsangelegenheiten,
Internationales der Abteilung S**
Rolf Monning

Beauftragter für den Haushalt
Detlef Jürgens³

Datenschutzbeauftragte
Christine Ende³

Referat Z 2
**Personalmanagement/
Rechtsangelegenheiten der Abteilung Z**
Judith Pätzold

Referat T 2
**ACAM/Technisches Personal/
Lufttüchtigkeitsanweisungen**
Jürgen Feldhoff

Referat B 2
Flugbetrieb
Martin Kaiser

Referat L 2
Theoretische Prüfungen
Martin Neumann

Referat S 2
Luftsicherheitsschulungen
Matthias Petersen

**Ansprechperson für
Korruptionsprävention**
Holger Kasperski³

Gesamtpersonalrat, Vorsitzende
Sara Klare

Referat Z 3
**Haushalt/Steuerungsunterstützung
und Kostenangelegenheiten**
Detlef Jürgens

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

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

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

Referat S 3
**Zulassung reglementierter
Beauftragter/Benennung Luftfahrtunter-
nehmen als ACC₃**
Xenia Ellebrecht

Örtlicher Personalrat, Vorsitzender
Manfred Wolthusen

**Vertrauensperson der
schwerbehinderten Menschen**
Olaf Schneider

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

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

Referat B 4
**Wirtschaftliche
Leistungsfähigkeit**
Volker Cirkse

Referat L 5
Flugmedizin
Dr. Andreas Kirkliès

Referat S 4
Zulassung bekannte Versender
Irina Ried



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

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

Referat S 5
**Zulassung Luftsicherheitspläne/
reglementierte Lieferanten**
(Kristina Hill)⁵

Referat S 6
Aufsicht
Dr. Marion Nikodem

¹ Vertretung in fachlichen Angelegenheiten 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 in diesen Funktionen direkt dem Präsidenten unterstellt

⁴ Funktionen werden in Personalunion wahrgenommen

⁵ mit der Wahrnehmung der Geschäfte beauftragt

Germanwings

Als am 24. März 2015 im Luftfahrt-Bundesamt die Nachricht vom Absturz des Airbus A 320 der deutschen Fluggesellschaft Germanwings in den französischen Alpen eintraf, war sofort klar, dass dieses Ereignis das behördliche Handeln des LBA maßgeblich bestimmen wird. Und das, obwohl zu diesem Zeitpunkt der tragische Hintergrund des Unglücks zunächst nicht absehbar war.

Das LBA stand als zuständige Genehmigungs- und Aufsichtsbehörde über das Luftfahrtunternehmen, als Lizenzierungsbehörde für die Piloten, als die Behörde, die das Flugzeug zum Verkehr zugelassen hatte, sowie als zuständige Genehmigungs- und Aufsichtsbehörde für flugmedizinische Zentren und Fliegerärzte mit im Fokus der Flugunfalluntersuchung und der medialen Öffentlichkeit.

Zwei-Personen-Regelung

Von Beginn an unterstützte das LBA die Untersuchung zur Ermittlung der Unfallursache durch die französische Flugunfalluntersuchungsstelle BEA.

Parallel zur Unfalluntersuchung erfolgte durch Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt die Einberufung einer Expertenrunde („Task Force“) auf nationaler Ebene unter Beteiligung auch von Experten des LBA.

Wenige Tage nach dem Unfall wurde als erste Maßnahme die sogenannte Zwei-Personen-Regelung im Cockpit bei allen deutschen Fluggesellschaften eingeführt, wobei das Letztentscheidungsrecht beim Kommandanten verbleibt. Die EASA empfahl diese zunächst für Deutschland festgelegte Regelung anschließend allen europäischen Luftfahrtunternehmen; auch international setzten viele Fluggesellschaften diese Maßnahme um.

Änderungen am Schließsystem der Cockpittür wurden nicht vorgenommen. Denn nicht nur aus Sicht des LBA muss ein hohes Sicherheitsbewusstsein der Cockpit- und Kabinenbesetzungen dauerhaft gewährleistet werden, insbesondere im Hinblick auf den sorgfältigen Umgang mit den geltenden Zutrittsverfahren und zur Vermeidung unnötiger Türöffnungen/unnötigen Verlassens des Cockpits.

Flugmedizinische Datenbank

Vor allem die Durchführung der flugmedizinischen Kontrollen von Piloten in Deutschland stand im Mittelpunkt der Untersuchungen und der öffentlichen Berichterstattung. Und bereits lange vor der Veröffentlichung des Abschlussberichtes durch die BEA am 10. März 2016 wurde reagiert:

In Deutschland wurden die erforderlichen Schritte eingeleitet, um eine „elektronische Datenbank über durchgeführte flugmedizinische Untersuchungen und Beurteilungen“ beim LBA einzuführen, damit die Behörde unter anderem auch ihre Aufsicht über die Fliegerärzte und die flugmedizinischen Zentren gewährleisten kann. Diese Datenbank wird sämtliche Untersuchungsberichte enthalten, und zwar personenbezogen, das heißt nicht mehr anonym. Überdies soll es unangemeldete Alkohol-, Drogen- und Medikamentenkontrollen von Piloten geben. Die dafür notwendige Änderung des Luftverkehrsgesetzes ist 2016 erfolgt. Parallel sind überdies Änderungen der europäischen Vorschriften durch EU-Kommission/EASA geplant.

Linke und rechte Hand im Einklang

In den europäischen Luftrechtsvorschriften wird die Forderung nach der Einführung und Anwendung eines Managementsystems nicht nur an alle Betriebe und Organisationen gestellt, die eine behördliche Genehmigung für ihre Tätigkeit bei einer Luftfahrtbehörde benötigen, sondern auch an die genehmigenden und Aufsicht führenden Behörden – wie dem LBA – selbst.

Obwohl die europäische Gesetzgebung vorgibt, was das LBA-Managementsystem leisten muss, ist es kein EU- oder EASA-Managementsystem. Denn nur die Leitung des LBA selbst legt fest, wie das Managementsystem für die deutsche Luftfahrtbehörde auszusehen hat. Das Managementsystem des Luftfahrt-Bundesamtes beschreibt die Mittel und Methoden, die das Luftfahrt-Bundesamt anwendet, um die Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen zu erreichen.

Es ist das System, mit dem die Behördenleitung ihre Ziele definiert und mit dem sie unter Abwägung der Chancen und Risiken festlegt, wie sie diese Ziele erreichen will. Außerdem kann die Behördenleitung damit feststellen, ob die gesetzten Ziele erreicht wurden und ob das LBA in der Lage ist, die ihm gestellten Aufgaben sachgerecht zu erledigen. Darüber hinaus erhalten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des LBA mit diesem System die aktuellen und verständlichen Informationen, die sie für ihre Aufgabenerledigung benötigen. Es ist das zielgerichtete System, mit dem das LBA sicherstellt, dass die linke Hand weiß, was die rechte tut.

Die Aufgabe, das Managementsystem zu steuern, wurde der Stabsstelle Behördenleitung übertragen.

Bestandteile des Managementsystems sind unter anderem die Durchführung interner Audits, die Einführung von Sicherheitsbewertungen (Risikomanagement) und deren Anwendung auf die LBA-Verfahren, die Inkraftsetzung des LBA-Managementhandbuchs, eine Neustrukturierung der Prozesslandkarte und die Einführung einer systematischen Bezeichnung (Nomenklatur) für alle LBA-Verfahren sowie die Vereinheitlichung und Lenkung von Dokumenten.

Aktualität sicherstellen

Gegenstand der drei letztgenannten Themen sind zunächst die EU-luftrechtlich relevanten Behördenanforderungen, Prozesse und Verfahren. Das vorrangige Ziel ist, die Aktualität

der Managementsystemdokumentation sicherzustellen und den Pflegeaufwand der Prozessbeschreibungen und Verfahrensanweisungen insgesamt zu verringern. Dies soll auch durch die zentrale Lenkung aller Vorgabedokumente erreicht werden.

Handbuch als Wegweiser

Das Managementhandbuch stellt zusammen mit der Geschäftsordnung die Grundlage des LBA-Managementsystems dar. Es beschreibt dessen Aufbau und regelt zentrale Verfahren wie beispielsweise die Erstellung und Lenkung von Vorgabedokumenten. Außerdem fungiert es für alle Beschäftigten als Wegweiser zu den für die jeweiligen Aufgaben relevanten Vorgabedokumenten.

Interne Audits sind ein Bestandteil des Managementsystems gemäß den einschlägigen Vorgaben und müssen von einer Organisationseinheit durchgeführt werden, die neutral und unabhängig von der zu auditierenden Organisationseinheit arbeitet.

Das Risikomanagement hat als Bestandteil des Managementsystems sowohl LBA-interne als auch behördenübergreifende Aspekte.

Die zuständigen LBA-Beschäftigten kommunizieren daher in dieser Frage eng mit dem BMVI, den Luftfahrtbehörden der Bundesländer und der EASA. Außerdem berichtet das LBA dem BMVI über die Gefährdungssituation in der Luftfahrt – soweit es seinen Zuständigkeitsbereich betrifft.

Das Managementsystem

des Luftfahrt-Bundesamtes beschreibt die Mittel und Methoden, die das Luftfahrt-Bundesamt anwendet, um die Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen zu erreichen. Es ist das System, mit dem die Behördenleitung ihre Ziele definiert und mit dem sie unter Abwägung der Chancen und Risiken festlegt, wie sie diese Ziele erreichen will.

» 21.213

Luftfahrzeuge waren im Jahr 2015 in Deutschland zugelassen. Darunter auch 1.164 Ballone.



Gemeinsam für die Allgemeine Luftfahrt



In Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) ist Deutschland seit Anfang 2014 durch das Luftfahrt-Bundesamt in der „General Aviation Roadmap NAA Group“ vertreten. Diese besteht derzeit aus 13 Vertretern interessierter nationaler Luftfahrtbehörden aus den EU-Mitgliedstaaten und trifft sich unter Federführung der EASA regelmäßig mit Vertretern der Interessenvertretungen der europäischen Allgemeinen Luftfahrt. Die Arbeitsgruppe erörtert Fragen im Zusammenhang mit der „GA Roadmap“ zur Förderung der Allgemeinen Luftfahrt und dient als Plattform zum Informationsaustausch über den aktuellen Stand relevanter Teilprojekte.

Die Schwerpunkte der LBA-Beteiligung liegen zunächst auf der bestmöglichen Einbindung des BMVI und der einzelnen Luftfahrtbehörden aller Bundesländer. Dies wird seit Anfang 2015 durch direkte Kommunikation sowie durch die Berichterstattung und Diskussion auf den ebenfalls regelmäßig tagenden Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaften für die Bereiche Lizenzierung und Flugbetrieb erreicht. Zusätzlich fruchtete 2015 auch die aktive Einwerbung von Mitarbeitern der Landesluftfahrtbehörden für relevante Teil-Projekte der EASA.

Harmonisierung europäischer Vorschriften

Ferner beteiligt sich das LBA aktiv an Projekten und der Bearbeitung von speziellen Themen aus dem Bereich der Allgemeinen Luftfahrt. Als Beispiel sei hier die Beteiligung von Mitarbeitern der Stabsstelle Behördenleitung in der europäischen „Expertengruppe für den nichtgewerblichen Flugbetrieb“ genannt. Weiterhin brachte sich das LBA intensiv in die Überarbeitung der Europäischen Betriebsvorschriften für Ballonfahrer ein.

Neben den GA-Roadmap-Tätigkeiten setzen sich die Stabsstellen-Mitarbeiter auch in anderen Gremien für die weitere Vereinfachung und Harmonisierung der komplexen europäischen Vorschriftenlandschaft ein und kommentieren in Zusammenarbeit mit den Fachreferaten des LBA regelmäßig die Vorschriften-Entwürfe der EASA.

Weitere wichtige Bestandteile sind der Ausbau der Beziehungen und die Zusammenarbeit mit den Verbänden wie der AOPA-Germany, dem Bundesverband der Betriebe der Allgemeinen Luftfahrt (BBAL) oder dem Deutschen Aero Club e.V. (DAeC) zur Abstimmung gemeinsamer Positionen, zum Gedankenaustausch sowie zur Verbesserung der Informationspolitik nach „außen“. Als Baustein dieser offen geführten Kommunikation hat das Luftfahrt-Bundesamt ergänzend die Webseite „GA Roadmap – Gemeinsam für die Allgemeine Luftfahrt“ geschaffen. Die dort veröffentlichten Informationen für die Allgemeine Luftfahrt werden regelmäßig aktualisiert.

Mit Inkrafttreten der Verordnung (EU) Nr. 2015/1088 sind seit Ende Juli 2015 diverse Änderungen zum Teil M (Anhang 1 der Verordnung (EU) 1321/2014) eingeführt worden, die den Eigentümern bzw. Haltern von Luftfahrzeugen der Allgemeinen Luftfahrt die Umsetzung der Anforderungen des Teils M erheblich erleichtern sollen. Diese Änderungen sind ein erstes konkretes Ergebnis aus dem „Fahrplan“ der Europäischen Kommission zur Förderung der Allgemeinen Luftfahrt („GA Roadmap Projekt“), der 2012 aufgestellt wurde, nachdem von Seiten der Allgemeinen Luftfahrt und auch der nationalen Behörden, wie dem LBA, deutliche Zweifel an dem bestehenden Umfang und der Angemessenheit der EU-Vorschriften für die Allgemeine Luftfahrt geäußert worden waren.

Änderungen im Teil M

Die EASA hat zu den Änderungen im Teil M inzwischen auch anwendbare Nachweisverfahren und Richtlinien veröffentlicht. Die Änderungen im Teil M bestehen aus fünf wesentlichen Elementen:

❶ Für ein ELA2-Luftfahrzeug (ELA = European Light Aircraft), das nicht gewerblich betrieben wird, kann nun auch ein Instand-

haltungsbetrieb (nach Teil 145 bzw. Teil M-F) nach Erfüllung der entsprechenden Genehmigungsvoraussetzungen für den Halter/Eigentümer des Luftfahrzeuges ein Instandhaltungsprogramm (IHP) entwickeln und dessen Genehmigung (durch die Behörde bzw. eine CAMO im indirekten Genehmigungsverfahren) abwickeln.

❷ Ebenso können die vorgenannten Betriebe nach Erfüllung der entsprechenden Genehmigungsvoraussetzungen für ELA1-Luftfahrzeuge, die nicht gewerblich betrieben werden, die Prüfung der Lufttüchtigkeit in Verbindung mit der jährlichen Inspektion durchführen und eine Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit (ARC) bzw. eine entsprechende Empfehlung ausstellen.

❸ Es wird die Möglichkeit eingeführt, für ein ELA1-Luftfahrzeug, das nicht gewerblich betrieben wird, ein „vereinfachtes“ IHP vorzusehen.

❹ Für den Halter/Eigentümer eines ELA1-Luftfahrzeugs, das nicht gewerblich betrieben wird, besteht nun die Möglichkeit, das „vereinfachte“ IHP des Luftfahrzeugs durch eine Selbsterklärung gültig zu machen. Er ist dann für den Inhalt des IHP voll verantwortlich. Die bisher zwingend erforderliche Genehmigung des IHP durch die Behörde bzw. eine CAMO im indirekten Genehmigungsverfahren bleibt in diesen Fällen als weitere Option bestehen.

❺ Für die ELA1-Luftfahrzeuge (außer ELA1-Luftschiffe), die nicht gewerblich genutzt werden, wird ein Mindestinspektionsprogramm eingeführt, das optional als Basis für die Entwicklung eines IHP verwendet werden kann und dessen Umfang bei der Erstellung eines „vereinfachten“ IHP mindestens eingehalten werden muss.

Anpassungen erforderlich

Mit den im Rahmen der Vorschriftenänderung vorgesehenen Vereinfachungen für die Allgemeine Luftfahrt sind jedoch auch diverse Anpassungserfordernisse verbunden. Die betroffenen Betriebe müssen ihre Verfahren an die neuen Gegebenheiten anpassen, wenn die neuen Möglichkeiten zur Anwendung kommen sollen. Da dies für Instandhaltungsbetriebe mit neuen Privilegien

hinsichtlich der Prüfung der Lufttüchtigkeit und der Ausarbeitung von IHPs verbunden ist, werden Anträge auf Erweiterung ihres Genehmigungsumfangs um die neuen Privilegien erforderlich.

Das LBA hat damit begonnen, die internen Verfahrensregelungen und externen Veröffentlichungen (unter anderem LBA-Internetauftritt, NfLs) hinsichtlich der neuen Regelungen zu überarbeiten. Diese werden nun

sukzessive an die Änderungen der VO (EU) Nr. 2015/1088 angepasst. Neben dem damit verbundenen aktuellen Mehraufwand aufgrund der Verordnungsänderung ist jedoch bereits nach wenigen Monaten eine gewisse Erleichterung auch im LBA spürbar. Die Zahl der Anträge auf Genehmigung von IHPs für ELA1-Luftfahrzeuge ist zurückgegangen – offensichtlich machen viele Eigentümer/Halter dieser Luftfahrzeuge von der Möglichkeit der Selbsterklärung Gebrauch.



GA Roadmap

GEMEINSAM FÜR DIE ALLGEMEINE LUFTFAHRT

Luftfahrt-Bundesamt

Im Rahmen der „GA Roadmap“ beteiligt sich das LBA unter anderem aktiv an der Überarbeitung der Europäischen Betriebsvorschriften für Ballonfahrer und ist Teil der europäischen „Expertengruppe für den nichtgewerblichen Flugbetrieb“.

Zuverlässig durch *behördliche Zulassung*

Seit Gründung der Abteilung Luftsicherheit sind inzwischen vier Jahre vergangen, in denen die Abteilung neben dem organisatorischen Aufbau insbesondere aufgrund europäischer Vorgaben einen stetigen Aufgabenzuwachs verzeichnet hat.



Nachdem in den Jahren 2012 und 2013 die Zulassung zum bekannten Versender im Fokus der Abteilung Luftsicherheit stand, kann nun Bilanz gezogen werden. Deutsche Unternehmen haben den behördlichen Status des bekannten Versenders durchweg positiv angenommen. Die Zertifizierung als solche ermöglicht es den Unternehmen, Luftfracht ohne externe Kontrollmaßnahmen sicher in Umlauf zu bringen.

Neben der Neuzulassung von bekannten Versendern spielte für das LBA zunehmend auch die Betreuung der bereits zugelassenen Unternehmen sowie die Durchführung der fortlaufenden Statusprüfung eine immer wichtigere Rolle. Die Betreuung der Unternehmen reicht dabei von einer einfachen Hilfestellung bei grundsätzlichen Fragen zum Schutz der identifizierten Luftfracht bis hin zur Abnahme von Umzügen und neuen luftsicherheitsrelevanten Bereichen. Die fortlaufende Statusprüfung bezeichnet eine wiederkehrende vollständige Validierung, die in regelmäßigen Abständen von nicht mehr als fünf Jahren zu wiederholen ist. Sie wird sowohl bei bekannten Versendern als auch bei reglementierten Beauftragten und reglementierten Lieferanten durchgeführt.

Erst nach der Validierung durch EU-Validierungsprüfer vor Ort können Luftfahrtunternehmen seit dem 01. Juli 2014 im Drittstaat als „Air Cargo/Mail Carrier operating

into the Union from a Third Country Airport“ (ACC3) benannt werden. Mit dem Ziel, die Harmonisierung der Implementierung der ACC3-Anforderungen weiter voran zu treiben und durch steten Erfahrungs- und Informationsaustausch möglichst EU-weite Qualitätsstandards zu erreichen, beteiligt sich das Luftfahrt-Bundesamt neben anderen EU-Mitgliedstaaten an der „ACC3 Practitioner Group“.

Modulares Schulungssystem

Bereits seit dem vorherigen Geschäftsjahr wird das Modulsystem im Bereich der Luftsicherheitsschulungen angewandt. Durch die Einführung des modularen Schulungssystems haben Ausbilder eine größere Freiheit bei der Ausgestaltung ihrer Schulungen. Um dabei die Qualität der angebotenen Schulungen sicherzustellen, hat das Luftfahrt-Bundesamt in den vergangenen Jahren vermehrt Qualitätskontrollen bei den zugelassenen Ausbildern durchgeführt.

Die Validierung reglementierter Lieferanten von Bordvorräten war eine der Hauptaufgaben im Bereich der Lieferanten-Zulassung. Durch deren Überprüfung vor Ort konnte die Einhaltung der Luftsicherheitsstandards nachhaltig verbessert und der konstruktive Austausch zwischen der Behörde und den Unternehmen weiter ausgebaut werden.

„Geschäftlicher Versender“ ausgesetzt

Eine wichtige Neuerung ist die Abschaffung des Status des geschäftlichen Versenders in Deutschland zum 01. April 2016. Bei einem geschäftlichen Versender handelt es sich um ein Unternehmen, das Ware als Erstes in den Sendungsverlauf gibt, wobei deren Beförderung ausschließlich mit Nurfrachtflugzeugen erfolgen durfte. Für den Erhalt des Status des geschäftlichen Versenders ist nach geltendem EU-Recht keine behördliche Zulassung, sondern eine Benennung durch den reglementierten Beauftragten vorgesehen. Nachdem in der Vergangenheit vermehrt erhebliche Missstände durch das Luftfahrt-Bundesamt aufgedeckt wurden, ist die Anmeldung der Aussetzung des geschäftlichen Versenders als strengere Maßnahme gemäß Art. 6 der Verordnung (EG) Nr. 300/2008

bei der Europäischen Kommission auf Gehör gestoßen. Für die in der Bundesrepublik Deutschland ansässigen reglementierten Beauftragten wird daher die Möglichkeit ausgesetzt, geschäftliche Versender zu benennen.

Zulassung von Transporteuren

Aktuell arbeitet das LBA an einer Konzeption zur behördlichen Zulassung der an der sicheren Lieferkette beteiligten Transporteure. Die Aufgabe des Transporteurs liegt in der Abholung, Beförderung und Zustellung von sicherer Luftfracht/Luftpost. Er wird durch bekannte Versender oder reglementierte Beauftragte eingesetzt und zeichnet diesen gegenüber lediglich eine „Transporteurserklärung“. Dadurch verpflichtet er sich, bestimmte Sicherheitsstandards beim Transport zum Schutz der sicheren Luftfracht einzuhalten. Das europäische Recht räumt der Behörde aber die Möglichkeit der behördlichen Zulassung von Transporteuren ein. Um einen reibungslosen Ablauf der behördlichen Zulassung von Transporteuren zu ermöglichen, wird das Luftfahrt-Bundesamt begleitende Informationsmaßnahmen durchführen, um die betroffenen Unternehmen frühzeitig in den Änderungsprozess einzubinden.

Auswirkung der Rechtsvorschriften

Auf legislativer Seite sind in den letzten zwei Jahren einige Durchführungsverordnungen erlassen worden, die Neuerungen für die sichere Lieferkette mit sich gebracht haben. Zu den nennenswerten Neuerungen zählt die Option der sogenannten Third Party Logistic Providers (TPL). Hierbei wird reglementierten Beauftragten die Möglichkeit eröffnet,

» 2.332

deutsche Unternehmen sind derzeit als bekannte Versender zertifiziert.

Fracht, die nicht durch einen Versender Sicherheitskontrollen unterzogen wurde, ohne weitere Kontrollen in einem Luftfahrzeug zu befördern. Die sichere Lieferkette beginnt dabei nicht wie üblich beim bekannten Versender, sondern ohne weitere Kontrollen direkt bei einem externen Lagerhalter, der als reglementierter Beauftragter zugelassen ist. Es wird der Status „SPX by RA“

vergeben. Diese Neuerung kommt in erster Linie Herstellerbetrieben zugute, die Massenware produzieren und die Lagerhaltung extern vergeben haben.

Einzug in das europäische Luftsicherheitsrecht hat auch eine Angleichung des Programms der Zollverwaltungen für zugelassene Wirtschaftsbeteiligte (AEO) und der

luftsicherheitsrechtlichen Vorschriften für bekannte Versender und reglementierte Beauftragte gefunden. Hierdurch wird beispielsweise die Überprüfung einer Betriebsstätte durch die zuständigen Zollbehörden als Überprüfung des Betriebsstandortes eines bekannten Versenders bzw. reglementierten Beauftragten anerkannt, sofern diese Überprüfung nicht länger als drei Jahre

zurückliegt. Zur Harmonisierung mit dem Status des zollrechtlich zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten ist ein verstärkter Informationsaustausch zwischen dem LBA und der Zollbehörde etabliert worden.

2.332 Unternehmen

sind 2015 als behördlich zugelassene bekannte Versender anerkannt worden. Die Zertifizierung ermöglicht ihnen, Luftfracht ohne externe Kontrollmaßnahmen sicher in Umlauf zu bringen.

1.754 zugelassene reglementierte Beauftragte

gewährleisteten 2015 die Sicherheitskontrollen für Fracht und Post.

623 Prüfungen von Luftsicherheitskontrollkräften

für die Bereiche Personal-, Waren- und Frachtkontrollen sowie die Kontrolle von Bordvorräten führte das LBA 2015 durch.

27 Luftsicherheitspläne

von Luftfahrtunternehmen wurden 2015 genehmigt.

Lithiumbatterien im Lufttransport

Schon heute werden jährlich viele Millionen Lithiumbatterien weltweit im Luftverkehr befördert – sowohl durch Passagiere als auch mittels Luftfracht. Schätzungen gehen davon aus, dass die Menge in den nächsten Jahren weiter drastisch zunehmen wird. Eine Entwicklung, die Sicherheitsexperten des LBA vor Herausforderungen stellt. Gerade die unterschiedliche Zusammensetzung macht Lithiumbatterien unberechenbar. Rund 300 verschiedene Materialverbindungen sind bei der Produktion der weithin gebräuchlichen Lithium-Ionen-Batterien möglich – mit vielfältigen Auswirkungen auf die Eigenschaften des Speichers. Zukunftsvisionen der Batterietechnik sind dabei Lithium-Schwefel- oder Lithium-Luft-Kombinationen.

Kurzschluss- und Brandgefahr

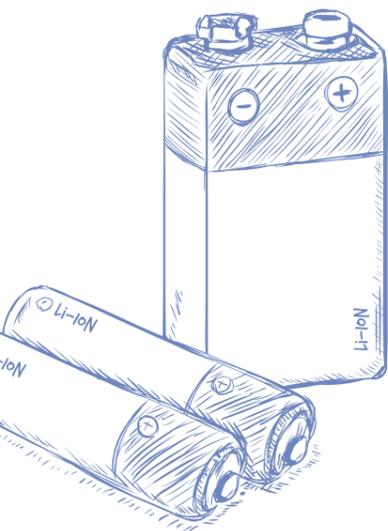
Die hohe Energiedichte auf kleinstem Raum kann jedoch zu Kurzschlüssen und Bränden mit toxischen Gasen führen, die mit den Feuerlöscheinrichtungen in modernen Luftfahrzeugen nicht wirkungsvoll bekämpft werden können. Deshalb forschen auch in Deutschland viele Unternehmen und Institutionen weiter an Materialien, die keine ungewollten chemischen Reaktionen auslösen.

Derzeit existieren verschiedene Varianten, wie diese Batterien regelkonform befördert werden müssen. Eine genaue Kenntnis der gesetzlichen Anforderungen zu den einzelnen Verkehrsträgern ist somit für den sicheren und reibungslosen Transport zwingend erforderlich. Bevor Lithiumzellen/-batterien überhaupt befördert werden dürfen, müssen sie bestimmte Tests erfolgreich bestehen. Diese Tests simulieren Transportbedingungen, wie zum Beispiel Druck, Temperatur, Aufprall und Quetschung.

Die Aufgabe des LBA besteht unter anderem darin, die Beförderung von Lithiumbatterien zu bewerten, zu genehmigen und zu kontrollieren. Aufgrund der genannten Vielfalt bei den Batterien ist hier ein erhebliches Know-how, sowohl in der sich rasant entwickelnden Technologie als auch in den gesetzlichen Vorgaben, nötig. Die Experten des LBA arbeiten auch in vielen nationalen und internationalen Gremien der Europäischen Union und der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) zu diesem Thema mit. Dabei müssen sie in ihrem Zuständigkeitsbereich die entsprechenden gesetzlichen Regelungen umsetzen und die Öffentlichkeit auf diese hinweisen.

Ein aktuelles Beispiel ist der Beschluss der ICAO, der mit Wirkung vom 01. April 2016 den Transport von Lithium-Ionen-Batterien (UN3480) als Fracht auf Passagierflugzeugen verbietet und den Transport dieser Batterien als Fracht auf Nurfrachtflugzeugen (Cargo Aircraft Only = CAO) unter Einhaltung der Verpackungsvorschriften zulässt. Oder die Regelung, dass batteriebetriebene Fahrzeuge wie selbststabilisierende elektronische Einräder bzw. elektronische Boards mit oder ohne Lenker (auch Self Balancing Scooter Roller Board oder Segway genannt) von Passagieren und Besatzungsmitgliedern weder im Handgepäck noch im oder als aufgegebenes Gepäck, sondern nur als Luftfrachtsendung nach den Regeln der geltenden Verpackungsvorschrift befördert werden dürfen.

Die Aufzählung ließe sich noch beliebig fortführen. Daher bietet das LBA sowohl der Wirtschaft als auch den Passagieren den Service, sich immer aktuell auf der Internetseite der Behörde über die aktuellen Gefahrgutinformationen und -hinweise des LBA informieren zu können.



» 100.704

gemeldete Gefahrgutzwischenfälle hatte das LBA im Jahr 2015 zu verzeichnen.



» Kontrolle ausländischer Luftfahrzeuge

Nationale Maßnahme wird internationaler Erfolg

Viele deutsche Flugreisende nutzen ausländische Luftfahrtunternehmen, um ihr Reiseziel zu erreichen. Diese Unternehmen unterliegen jedoch nicht direkt der Aufsicht des Luftfahrt-Bundesamtes. Ramp-Checks sollen für mehr Sicherheit sorgen – ein Konzept des LBA, das sich inzwischen europaweit durchgesetzt hat.

Die seit Oktober 2014 geltenden europäischen Regelungen zum Flugbetrieb (AIR OPS) sehen vor, dass das LBA als zuständige nationale Behörde auf deutschen Flughäfen die Verkehrssicherheit von ausländischen Luftfahrzeugen kontrollieren muss. Dazu werden stichprobenartige Vorfeldinspektionen, sogenannte Ramp-Checks, durchgeführt.

Bei den Inspektionen werden das Luftfahrzeug und die Besatzung auf Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben überprüft. Für ausländische Unternehmen werden dazu die Vorgaben der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation beziehungsweise die relevanten EU-Vorschriften angewendet. Kontrol-

liert werden unter anderem Genehmigungen, Zertifikate und Pilotenlizenzen, die Flugvorbereitung, der technische Zustand des Luftfahrzeuges, die Sicherheitsausrüstung sowie die Ladung inklusive Gefahrgut.

Die Überprüfung dauert meist weniger als eine Stunde und wird in der Zeit zwischen Landung und Start des Luftfahrzeuges durchgeführt.

Länderübergreifender Austausch

Sollten während der Überprüfung Mängel am Luftfahrzeug festgestellt werden, werden diese in einem Protokoll vermerkt. Abhängig davon, welchen Einfluss die Mängel auf die Flugsicherheit haben, werden sie in unterschiedliche Kategorien eingeteilt. Geringfügige Mängel werden an den Kapitän des Luftfahrzeuges gemeldet, erhebliche Mängel zusätzlich an den Betreiber und die zuständige Luftfahrtbehörde. Bei bedeutenden Sicherheitsmängeln werden Sofortmaßnahmen getroffen. Dies können Betriebs-

» 1.540

Ramp-Checks wurden im Jahr 2015 an Flugzeugen ausländischer Luftfahrtunternehmen durchgeführt.

einschränkungen für den nächsten Flug, Abhilfemaßnahmen vor dem nächsten Flug oder sogar ein Startverbot sein.

Die Ergebnisse werden über die Grenzen Europas hinaus mit derzeit über 40 Staaten unter Federführung der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) mittels einer länderübergreifenden Datenbank geteilt und regelmäßig untereinander abgestimmt und bewertet.

Bei wiederkehrenden schwerwiegenden Beanstandungen in mehreren Staaten kann auch ein Einflugverbot für einige oder alle Luftfahrzeuge eines Staates oder eines Luftfahrtunternehmens ausgesprochen werden. Diese gemeinschaftliche Liste der Flug-

gesellschaften, welche die EU-Mitgliedstaaten nicht anfliegen dürfen, wird regelmäßig von der Europäischen Kommission aktualisiert und veröffentlicht. Die Erteilung der erforderlichen Einflugrechte verbleibt aber weiterhin in der souveränen Zuständigkeit jedes einzelnen EU-Landes.

In Deutschland gibt es diese Kontrollen seit 20 Jahren

Dieses inzwischen etablierte und in europäischen Verordnungen geregelte Programm zur Überprüfung ausländischer Luftfahrzeuge hat vor zwei Jahrzehnten, im Jahr 1996, seinen Ausgangspunkt in Deutschland genommen. Anlass für die Einführung dieser Kontrollen war damals ein sehr trauriger:

Am 07 Februar 1996 verunglückte eine Boeing 757 der Birgenair vor der Küste der Dominikanischen Republik. An Bord starben bei dem Absturz überwiegend deutsche Urlauber.

Sehr zeitnah nach dem Unfall und als Ergebnis von Beratungen einer umgehend eingesetzten Expertengruppe ordnete der damalige Bundesverkehrsminister an, dass das Luftfahrt-Bundesamt künftig nicht nur die Einflugerlaubnisse für alle ausländischen Luftfahrzeuge erteilt, sondern insbesondere eine Einsatzgruppe („Task Force“) zur Überprüfung ausländischer Luftfahrtunternehmen bildet, die unangemeldete Stichprobenkontrollen (Ramp-Checks) – auf deutschen Flughäfen in Abstimmung mit den Luftaufsichten der Länder durchführt. Außerdem

wurde parallel – zunächst auf nationaler Ebene – eine Datenbank zur zentralen Erfassung von Sicherheitsinformationen und der Ergebnisse der Ramp-Checks eingerichtet.

Die Gruppe Luftverkehrssicherheit (Task Force) des Luftfahrt-Bundesamtes zur Überprüfung ausländischer Flugzeuge auf deutschen Flughäfen wurde offiziell am 26. Mai 1996 aufgestellt und überwacht seit dem 01. Juli 1996 bis heute vor allem ausländische Fluggesellschaften auf die Einhaltung technischer und flugbetrieblicher Vorschriften auf der Basis der Konvention der ICAO.

Und da der Luftverkehr nicht an den Grenzen eines Landes endet, richtete die European Civil Aviation Conference (ECAC) auf Initiative Deutschlands noch 1996 auf europäischer Ebene das Programm SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft) als zunächst freiwilliges System ein.

Die Gruppe Luftverkehrssicherheit des LBA entwickelte sich in den folgenden zwei Jahrzehnten zu einem wichtigen Baustein der Luftverkehrssicherheit in Deutschland und Europa. Denn neben den nationalen Kontroll- und Überwachungstätigkeiten bringen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des LBA zusätzlich ihre Erfahrung in zahlreichen europäischen und internationalen Gremien ein – zunächst in den entsprechenden Arbeitsgruppen der Joint Aviation Authorities (JAA), einem Zusammenschluss europäischer Luftfahrtbehörden, sowie später in den entsprechenden Gremien der Europäischen Kommission (Air Safety Committee), der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA, SAFA Steering Group, SAFA Standardisation Audits) und der ICAO (Universal Safety Oversight Audit Program).

In zwei Jahrzehnten entwickelte sich also aus einer zunächst nationalen Maßnahme zur Verbesserung der Sicherheit für die Passagiere ein inzwischen verbindliches, standardisiertes und über die EU hinaus praktiziertes Verfahren zur Verbesserung der Sicherheit der Luftfahrt. Aus einem zunächst freiwilligen Programm ist inzwischen ein für jeden EU-Staat gesetzlich vorgeschriebenes Programm inklusive einer zentralen europäischen Datenbank, auf die jede nationale Behörde wie das LBA Zugriff hat, entstanden.

Die Task Force führt stichprobenartige Ramp-Checks und unangemeldete Kontrollen an ausländischen Luftfahrzeugen auf deutschen Flughäfen durch.



Neues Meldeverfahren für mehr Sicherheit

Seit November 2015 ist die Verordnung Nr. 376/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 anzuwenden. Sie regelt die Meldung, Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt. Das LBA hat per Rundschreiben alle deutschen Luftfahrtunternehmen über die zu erbringenden Nachweise informiert. Überdies wurde die Veröffentlichung des LBA in den Nachrichten für Luftfahrer der neuen Rechtslage angepasst.

Was ist neu?

Das wirklich Neue an dem Meldeverfahren ist, dass Organisationen (zum Beispiel Entwicklungs-, Herstellungs-, Wartungs- und Instandhaltungsbetriebe, Luftfahrtunternehmen, Flugplätze, Flugschulen und Flugsicherungsdienstleister) Systeme und Verfahren zur Erfassung, Auswertung, Verarbeitung, Analyse, Speicherung und Weiterleitung von meldepflichtigen Ereignissen einrichten und betreiben müssen.

Damit das Verfahren für alle Beteiligten vereinfacht wird, stellt die EU-Kommission das von ihr entwickelte und europaweit nutzbare elektronische Tool „Aviation Safety Reporting“ für das Meldeverfahren kostenlos zur Verfügung. Denn der in der Verordnung genannte Personenkreis – wie zum Beispiel der Kommandant eines Luftfahrzeugs, Personen, die an der Konstruktion, Herstellung, fortlaufenden Überwachung der Lufttüchtigkeit und Wartung oder Änderung von Luftfahrzeugen beteiligt sind, Personen der Flugsicherungsdienste, Personen des Sicherheitsmanagements eines Flughafens oder Personen der Bodenabfertigungsdienste – sind innerhalb von 72 Stunden dazu aufgefordert, vorrangig durch die Nutzung der Internetseite „Aviation Safety Reporting“ die Ereignismeldung an die jeweils zuständige nationale Luftfahrtbehörde (in Deutschland vorläufig an das LBA) abzugeben. Passagiere gehören allerdings nicht zu dem in der Verordnung genannten Personenkreis. Für Fluggäste besteht weiterhin die Möglichkeit, sich mit ihren Anliegen bezüglich der Flugsicherheit über das Bürger-Service-Center an das LBA zu wenden.

heitsmanagements eines Flughafens oder Personen der Bodenabfertigungsdienste – sind innerhalb von 72 Stunden dazu aufgefordert, vorrangig durch die Nutzung der Internetseite „Aviation Safety Reporting“ die Ereignismeldung an die jeweils zuständige nationale Luftfahrtbehörde (in Deutschland vorläufig an das LBA) abzugeben. Passagiere gehören allerdings nicht zu dem in der Verordnung genannten Personenkreis. Für Fluggäste besteht weiterhin die Möglichkeit, sich mit ihren Anliegen bezüglich der Flugsicherheit über das Bürger-Service-Center an das LBA zu wenden.

Was ändert sich sonst noch?

Mit Anwendung dieser Verordnung wurden die bisher in der Richtlinie 2003/42/EG geltenden Bestimmungen über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt aufgehoben, ebenso die Durchführungsbestimmungen über die Weitergabe sowie über die Zusammenführung ausgetauschter Informationen über Ereignisse in der Zivilluftfahrt in den Verordnungen (EG) Nr. 1330/2007 und Nr. 1321/2007. Gleichzeitig wurde die Verordnung (EU) Nr. 996/2010 geändert, indem die hier enthaltenen Bestimmungen über die Meldung von Ereignissen gestrichen wurden.

Neben der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 gelten die Bestimmungen hinsichtlich der Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt in den bestehenden Verordnungen der EU, insbesondere der Grundverordnung (EG) Nr. 216/2008 und den dazugehörigen Durchführungsbestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 965/2012. Allerdings sollte dies nicht zu zwei parallelen Meldesystemen führen, da die genannten Verordnungen als sich gegenseitig ergänzend zu verstehen sind. Im Einzelnen regeln die Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 376/2014

» 2.211

Störungsmeldungen erreichten das LBA im Jahr 2015.

Kategorien meldepflichtiger Ereignisse

Meldepflichtige Ereignisse, die im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 ein erhebliches Risiko für die Flugsicherheit darstellen können und folgenden Kategorien zugeordnet werden können, sind

- Ereignisse im Zusammenhang mit dem Betrieb des Luftfahrzeugs,
- Ereignisse im Zusammenhang mit technischen Zuständen, Wartung und Instandsetzung,
- Ereignisse im Zusammenhang mit Flugsicherungsdiensten und -einrichtungen sowie
- Ereignisse im Kontext mit Flugplätzen und Bodendiensten.

Welche Ereignisse im Einzelnen diesen Kategorien zuzuordnen sind, ist detailliert in einer Liste der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1018 festgelegt.

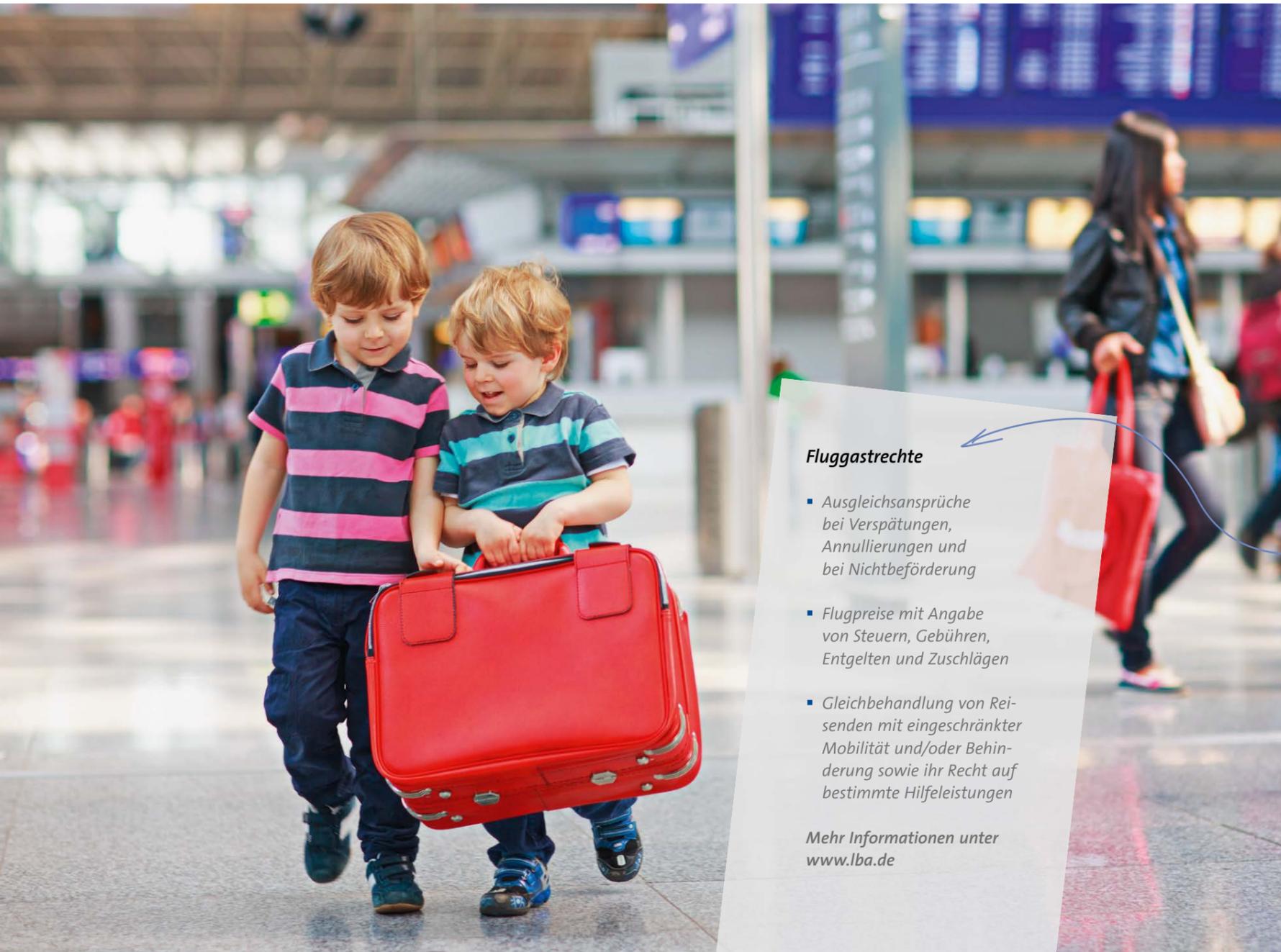
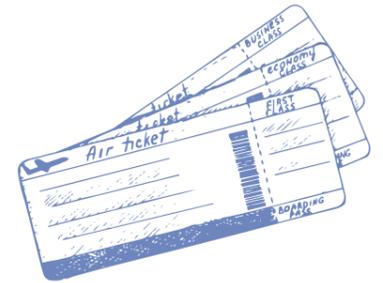
die Informationen zukommen zu lassen, die sie zur Verbesserung der Sicherheit in der Luftfahrt benötigen.

Für Ereignisse, die möglicherweise nicht unter das System zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse fallen, ist die Einrichtung eines Systems für freiwillige Meldungen durch jede in einem Mitgliedstaat ansässige Organisation und Luftfahrtbehörde sowie die EASA vorgesehen. Hinsichtlich der Qualität und des Inhalts der Ereignismeldungen sind in einem Anhang zur Verordnung (EU) Nr. 376/2014 Festlegungen in Form von Pflichtdatenfeldern getroffen worden. Darüber hinaus müssen Meldungen einer Sicherheitsrisikoklassifizierung unterzogen werden, die zukünftig mittels eines gemeinsamen europäischen Standards von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats oder der EASA überprüft, gegebenenfalls geändert und dann gebilligt werden.

Abschließend ist im Rahmen der Bearbeitung von Ereignismeldungen eine Analyse und Weiterverfolgung sowohl auf nationaler Ebene als auch auf EU-Ebene vorgesehen.

- die Meldung von Ereignissen, die ein Luftfahrzeug, seine Insassen, andere Personen, Ausrüstungen oder Anlagen, die mit dem Betrieb von Luftfahrzeugen in Zusammenhang stehen, gefährden bzw. beim Ausbleiben von Gegenmaßnahmen oder bei Nichtbeachtung gefährden würden, sowie anderer einschlägiger sicherheitsbezogener Informationen,
- die Analyse und Folgemaßnahmen in Bezug auf gemeldete Ereignisse und andere sicherheitsbezogene Informationen,
- den Schutz des Luftfahrtpersonals,
- die sachgemäße Verwendung erfasster Sicherheitsinformationen,
- die Zusammenführung von Informationen im europäischen Zentralspeicher und
- die Verbreitung von anonymisierten Informationen über gemeldete Ereignisse an interessierte Kreise für den Zweck, diesen

Proaktiv und engagiert für den Verbraucherschutz



Fluggastrechte

- *Ausgleichsansprüche bei Verspätungen, Annullierungen und bei Nichtbeförderung*
- *Flugpreise mit Angabe von Steuern, Gebühren, Entgelten und Zuschlägen*
- *Gleichbehandlung von Reisenden mit eingeschränkter Mobilität und/oder Behinderung sowie ihr Recht auf bestimmte Hilfeleistungen*

Mehr Informationen unter www.lba.de

Mit der Einrichtung von Schlichtungsstellen im Luftverkehr zum 01. November 2013 wurde den Passagieren eine effektive und grundsätzlich für sie kostenfreie Möglichkeit zur Durchsetzung ihrer zivilrechtlichen Ansprüche gegenüber den Luftfahrtunternehmen geschaffen.

Seitdem ist zwar ein Rückgang der beim Luftfahrt-Bundesamt (LBA) eingehenden Fluggastanzeigen zu verzeichnen. Allerdings wendet sich immer noch eine nicht unerhebliche Zahl von Fluggästen zur Durchsetzung ihrer zivilrechtlichen Ansprüche an das LBA und nicht an eine der beiden zugelassenen Schlichtungsstellen: die Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr (söp) und das Bundesamt für Justiz. Grund dafür ist vor allem, dass trotz intensiver Information durch das LBA viele Passagiere noch immer nicht ausreichend über die neue verbraucherfreundliche Möglichkeit der zivilrechtlichen Durchsetzung ihrer Ansprüche informiert sind.

Fluggäste über Rechte informieren

Wichtigste Voraussetzung für einen effektiven Verbraucherschutz ist die Kenntnis der Passagiere über ihre Rechte und Möglichkeiten zur Durchsetzung dieser Rechte. Deshalb ist die kompetente Information der Fluggäste für das LBA von zentraler Bedeutung.

Daher haben wir im Rahmen einer verstärkt proaktiven Ausrichtung unserer Tätigkeit als Beschwerde- und Durchsetzungsstelle unter anderem damit begonnen, schwerpunktmäßig insbesondere auf die allgemeine Umsetzung der Informationspflichten durch die Luftfahrtunternehmen zu achten. Damit soll eine quantitative und qualitative Verbesserung der Informationen über die Verordnung

(EG) Nr. 261/2004 erreicht werden. Und so konzentriert sich das LBA bei seinen Kontrollen auf deutschen Flughäfen verstärkt auf die Überprüfung der allgemeinen Informationspflichten durch die Fluggesellschaften sowie das von diesen bereitgestellte Informationsmaterial.

Um den Flugreisenden einen möglichst umfassenden Kenntnisstand über deren Verbraucherschutzrechte gemäß der Fluggastrechteverordnung zu bieten, hat das LBA ergänzend eigenes Informationsmaterial entwickelt, unter anderem in Form eines Fluggastrechte-Flyers und durch die Bereitstellung von Antworten auf häufig gestellte Fragen (FAQ) in seinem Internetauftritt. Erweitert wird dieses Informationsangebot um Hinweise zu den Voraussetzungen und den Verfahren der Schlichtung. Damit hilft das LBA den Fluggästen in einem ersten Schritt bei einer möglichst schnellen und kostenfreien Durchsetzung ihrer zivilrechtlichen Ansprüche gegenüber den Luftfahrtunternehmen.

Die stetige Verbesserung und Anpassung der bereitgestellten Passagierinformationen an die laufenden Entwicklungen im Bereich der Fluggastrechte, wie zum Beispiel aufgrund der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs, wird auch künftig neben der Anzeigenbearbeitung und weiteren proaktiven Maßnahmen einen nicht unerheblichen Teil der Arbeit des Teams Fluggastrechte ausmachen.

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 Frankfurt a. M. –

Kelsterbacher Straße 23
65479 Raunheim
Telefon + 49 (0) 5 31 / 23 55 - 82 50
Telefax + 49 (0) 5 31 / 23 55 - 82 99

Luftfahrt-Bundesamt – Außenstelle Berlin –

Schützenstraße 10
12526 Berlin
Telefon + 49 (0) 5 31 / 23 55 - 80 09
Telefax + 49 (0) 5 31 / 23 55 - 80 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 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 München –

Frachtterminal Modul I,
3. Stock, Südallee
85356 München
Telefon + 49 (0) 5 31 / 23 55 - 84 10
Telefax + 49 (0) 5 31 / 23 55 - 84 99



Statistik



Abteilung Betrieb

Vom LBA genehmigte deutsche Luftfahrtunternehmen	36
Flugbetriebliche Störungsmeldungen	36
Ausländische Luftfahrtunternehmen	37
Ramp-Checks	37
Gefahrgutzwischenfälle	37

Abteilung Luftsicherheit

Luftfracht	38
Luftsicherheitskontrollkräfte	38
Genehmigte Luftsicherheitspläne Luftfahrtunternehmen	38
Aufsicht	38

Abteilung Luftfahrtpersonal

Vom LBA genehmigte Luftfahrerschulen	39
Flugsimulationsübungsgeräte	39
Prüfungsentwicklung Theorie (gesamt)	39
Prüfungsentwicklung Praxis (gesamt)	39
Gesamtlizenzbestand Luftfahrtpersonal beim LBA	39
Flugmedizin	40

Abteilung Technik/Umweltschutz

Betriebe	41
Technisches Personal	42
Gesamtbestand zum Verkehr zugelassene Luftfahrzeuge	42

Abteilung Zentrale Dienste

Mitarbeiterentwicklung	46
Fluggastrechte	46

Abteilung Betrieb

Vom LBA genehmigte deutsche Luftfahrtunternehmen

1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
42	45	44	46	50	54	61	182	160	145	133	120
2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
119	153	170	171	163	165	170	169	158	147	138	137

Flugbetriebliche Störungsmeldungen

Störungsmeldungen insgesamt

2011	2012	2013	2014	2015
1.568	1.886	2.079	2.483	2.211

Laserattacken auf deutsche Luftfahrtunternehmen

2011	2012	2013	2014	2015
279	342	322	303	234

Vogelschläge

2011	2012	2013	2014	2015
56	91	107	413	342

Vorfälle mit Ölgeruch¹

2011	2012	2013	2014	2015
39 ¹	50 ¹	68	55	44

Triebwerksstörungen

2011	2012	2013	2014	2015
38	18	16	19	23

Turbulenzen

2011	2012	2013	2014	2015
21	53	43	74	41

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

2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1.002	1.037	1.044	1.140	1.147	1.252	1.299	1.280	1.306	1.350	1.378

Erteilte Verkehrsgenehmigungen für ausländische Luftfahrtunternehmen

2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
10.540	8.567	8.679	8.796	6.593	6.550	6.090	4.953	4.955	5.290	4.954

Abgelehnte Anträge Verkehrsgenehmigungen für ausländische Luftfahrtunternehmen

2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
2.226	2.063	1.836	1.692	1.426	1.115	887	852	991	772	932

Ramp-Checks

2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1.426	1.401	1.364	842	1.188	1.469	1.553	1.431	1.286	1.641	1.439	1.540

Gefahrgutzwischenfälle

2005	2006 ²	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1.149	5.231	11.641	20.851	37.510	80.399	74.094	88.007	73.085	58.822	100.704

Alle Statistiken haben den Stand 31.12. eines jeden Jahres.

Abteilung Luftsicherheit

Luftfracht

Zugelassene reglementierte Beauftragte

2013	2014	2015
1.792	1.810	1.754

Behördlich zugelassene bekannte Versender

2013	2014	2015
2.374	2.447	2.332

Zugelassene ACC3-Standorte

2013	2014	2015
1.500	726	763

Zugelassene EU-Validierer

2013	2014	2015
23	28	27

Zugelassene reglementierte Lieferanten inklusive zugelassener Betriebsstätten

2013	2014	2015
4	2	9

Luftsicherheitskontrollkräfte

Anzahl Prüfungen Luftsicherheitskontrollkräfte

2013	2014	2015
1.116	1.127	623

Genehmigte Luftsicherheitspläne Luftfahrtunternehmen

2013	2014	2015
116	66	27

Aufsicht

Aufsicht Luftfahrtunternehmen

2014	2015
1.671	1.757

Aufsicht reglementierte Beauftragte

2014	2015
2.009	1.239

Aufsicht bekannte Versender

2014	2015
1.099	712

Aufsicht reglementierte Lieferanten

2014	2015
47	30

Aufsicht sonstige Stellen

2014	2015
188	10

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

1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003 ³
26	24	25	26	25	28	33	65	64	66	62	53
2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
74	90	95	84	86	86	83	84	79	77	79	82

Flugsimulationsübungsgeräte

Simulatoren⁴

2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
62	66	70	71	74	55	76	76	64

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

2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
49	64	66	63	58	55	59	49	53

Prüfungsentwicklung Theorie (gesamt)

2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
2.245	1.461	1.266	1.420	2.229	1.952	1.745	1.741	1.683	1.509	1.452	1.338

Prüfungsentwicklung Praxis (gesamt)

2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1.739	1.588	1.598	1.674	1.785	1.897	2.006	2.186	1.932	1.603	1126	*

Gesamtlizenzbestand Luftfahrtpersonal beim LBA

1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
10.801	10.053	10.340	10.425	10.894	11.435	10.418	16.457	15.826	16.378	17.032	16.279
2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
16.885	16.690	16.788	17.093	17.439	17.531	17.942	19.080	20.297	20.357	20.565	20.524

*Ab 2015 kann keine Statistik mehr erhoben werden, da vom LBA keine Prüfungsvergabe mehr geführt wird.

Alle Statistiken haben den Stand 31.12. eines jeden Jahres.



Abteilung Technik/Umweltschutz

Betriebe

Vom LBA genehmigte Herstellungsbetriebe

1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
126	118	123	123	135	126	126	114	110	126	132	137
2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
139	139	144	150	149	151	151	153	153	152	152	157

Vom LBA genehmigte Instandhaltungsbetriebe

1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
427	433	504	527	507	481	461	473	437	425	437	433
2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
465	465	436	430	501	593	593	522	512	465	434	403

Vom LBA genehmigte Entwicklungsbetriebe

1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
45	41	36	44	44	43	45	44	37	35	43	47
2004	2005	2006 ⁵	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
76	76	15	10	23	24	24	26	26	15	15	12

Vom LBA genehmigte CAMOs in Luftfahrtunternehmen

2011	2012	2013	2014	2015
194	166	166	162	157

Vom LBA genehmigte sonstige CAMOs

2010	2011	2012	2013	2014	2015
136	152	152	153	171	158

Flugmedizin

Zahl der flugmedizinischen Zentren (AMC)

2010	2011	2012	2013	2014	2015
5	5	5	9	9	8

Fliegerärzte AME Klasse 1 im Zuständigkeitsbereich des Luftfahrt-Bundesamtes

2010	2011	2012	2013	2014	2015
176	196	208	213	229	235

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

2010	2011	2012	2013	2014	2015
-	-	-	238	261	244

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

Alle Statistiken haben den Stand 31.12. eines jeden Jahres.

Technisches Personal

Anerkannte Ausbildungsbetriebe Teil-147

2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
22	31	32	34	35	36	37	37	37	35	35	35

Berechtigungen für freigabeberechtigtes Personal nach Part 66

2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
3.629	5.740	5.524	7.021	11.186	13.131	14.185	14.678	13.202	19.505	20.032	20.255	20.119

Berechtigungen für Prüfer von Luftfahrtgerät

1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
3.402	3.545	3.535	3.533	3.678	3.551	3.621	3.634	3.620	3.636	3.490	3.125

2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
2.592	2.485	2.828	1.849	3.229	3.359	3.415	4.430	4.255	3.480	2.914	2.096

Gesamtbestand zum Verkehr zugelassene Luftfahrzeuge

Luftfahrzeuge

1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
19.025	19.820	20.303	20.579	20.829	20.777	20.795	20.890	20.844	20.859	20.714	20.610

2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
20.613	20.707	20.865	21.017	21.327	21.570	21.703	21.603	21.546	21.462	21.395	21.213

Kennzeichenklasse A: Flugzeuge über 20t

1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
395	431	436	441	460	466	493	527	572	612	619	653

2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
619	651	663	702	734	757	772	770	767	758	751	751

Kennzeichenklasse B: Flugzeuge 14 bis 20 t

1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
46	44	40	41	39	40	44	51	54	60	55	54

2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
55	54	56	51	45	43	40	38	30	34	33	34

Kennzeichenklasse C: Flugzeuge 5,7 bis 14 t

1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
135	125	131	127	121	115	130	158	176	191	184	179

2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
172	176	181	200	224	231	228	236	217	199	207	191

Kennzeichenklasse E: Einmotorige Flugzeuge bis 2t

1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
6.718	6.863	7.056	7.161	7.188	7.208	7.121	7.034	6.919	6.813	6.731	6.658

2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
6.670	6.682	6.704	6.705	6.738	6.752	6.801	6.744	6.757	6.733	6.689	6.596

Kennzeichenklasse F: Einmotorige Flugzeuge 2 bis 5,7t

1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
53	143	147	143	143	77	82	85	90	95	92	97

2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
94	93	102	120	126	144	153	155	150	155	149	147

Alle Statistiken haben den Stand 31.12. eines jeden Jahres.

Kennzeichenklasse G: Mehrmotorige Flugzeuge bis 2t

1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
245	252	261	261	261	264	245	233	219	207	208	205
2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
199	212	224	230	232	241	242	243	239	240	228	229

Kennzeichenklasse I: Mehrmotorige Flugzeuge 2 bis 5,7t

1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
660	671	662	668	636	564	526	507	480	476	467	452
2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
440	417	417	417	436	445	444	428	414	403	393	371

Kennzeichenklasse H: Hubschrauber

1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
622	664	687	704	707	680	672	693	700	721	731	725
2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
720	721	729	731	739	780	811	773	774	769	745	757

Kennzeichenklasse K: Motorsegler

1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
1.828	1.931	2.016	2.086	2.163	2.224	2.323	2.380	2.413	2.434	2.494	2.533
2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
2.584	2.664	2.766	2.824	2.948	3.022	3.081	3.122	3.185	3.263	3.357	3.403

Kennzeichenklasse L: Luftschiffe

1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
3	2	2	3	3	3	3	3	3	5	5	6
2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
4	4	4	4	4	3	4	3	5	3	3	3



Segelflugzeuge

1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
7.608	7.724	7.767	7.777	7.845	7.862	7.805	7.811	7.778	7.771	7.728	7.686
2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
7.703	7.728	7.741	7.769	7.815	7.891	7.867	7.834	7.793	7.704	7.657	7.567

Kennzeichenklasse O: Ballone

1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
727	932	1.068	1.132	1.213	1.277	1.321	1.382	1.443	1.474	1.400	1.362
2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1.351	1.305	1.278	1.264	1.286	1.261	1.260	1.257	1.215	1.201	1.183	1.164

Alle Statistiken haben den Stand 31.12. eines jeden Jahres.

Abteilung Zentrale Dienste

Mitarbeiterentwicklung im Luftfahrt-Bundesamt

LBA gesamt

2012	2013	2014	2015
609	650	674	692

LBA-Zentrale gesamt

2012	2013	2014	2015
428	452	467	472

Außenstellen gesamt

2012	2013	2014	2015
181	198	207	220

Frauen

2012	2013	2014	2015
247	266	276	291

Männer

2012	2013	2014	2015
362	384	398	401

Teilzeit

2012	2013	2014	2015
89	87	100	114

Auszubildende

2012	2013	2014	2015
8	7	6	6

Fluggastrechte

Anzeigen gesamt Verordnung (EU) Nr. 261/2004

2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
3.096	3.977	3.064	4.776	4.442	5.105	4.582	2.739	2.844

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

2011	2012	2013	2014	2015
82	138	69	69	38

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

2010	2011	2012	2013	2014	2015
14	14	11	25	12	15

Alle Statistiken haben den Stand 31.12. eines jeden Jahres.

