

# **BULLETIN DER BUNDESREGIERUNG**

**Nr. 38-1 vom 14. April 2016**

## **Rede des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt,**

zum Gesetzentwurf zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes  
vor dem Deutschen Bundestag  
am 14. April 2016 in Berlin:

Sehr geehrte Damen und Herren!

Liebe Kolleginnen und Kollegen!

Wir haben es heute mit einer Änderung des Luftverkehrsgesetzes zu tun, auf die in den vergangenen Monaten ganz viele sehnsüchtig gewartet haben, weil dadurch Rechtssicherheit geschaffen wird; denn zukünftig können an unseren medizinischen Einrichtungen – an Krankenhäusern in den Landkreisen beziehungsweise in der Fläche – die Landstellen für die Rettungshubschrauber weiter betrieben werden. Es ist ein wichtiges Signal, weil wir in den vergangenen Monaten mit Blick auf die Krankenhauslandschaft in starkem Maße Diskussionen darüber hatten – resultierend aus einer EU-Rechtsverordnung –, ob die medizinische Versorgung zukünftig auch über den Hubschraubertransport sichergestellt werden kann. Das gelingt uns jetzt mit diesem Gesetz. Wir schaffen die Rechtssicherheit, dass die Nutzung von Landstellen für Rettungshubschrauber gesichert ist.

Wie Sie wissen, bestand lange Unsicherheit hinsichtlich des regelmäßigen Anflugs vieler Hubschrauberlandstellen von medizinischen Einrichtungen. Grundsätzlich bedürfen Flugplätze – und damit auch Landstellen der Luftrettung mit Hubschraubern – einer Genehmigung, wofür eine ganze Reihe von Anforderungen zu erfüllen sind. Stark bebaute, hindernisreiche Regionen stellen jedoch eine besondere Herausforderung

beim Landen und Starten von Rettungshubschraubern dar und machen die Erteilung einer solchen Genehmigung gerade in innerstädtischen Bereichen oftmals schwierig.

Deshalb haben wir mit unserem Zukunftsplan dafür gesorgt, dass die bisherigen Landstellen in sogenannte Landstellen von öffentlichem Interesse umgewandelt werden, dass weiterhin jede Landstelle bei einer unmittelbaren Notlage eines Patienten angefliegen werden kann, wenn der Pilot dies als sicher einschätzt. Wir haben jetzt erstmal eine Liste aller zukünftigen und bestehenden Landstellen an Krankenhäusern erstellt, wo grundsätzlich eine entsprechende Nutzung gegeben ist. Mit dieser zukunftsicheren Rechtsgrundlage können die Landstellen langanhaltend genutzt werden und unterliegen keiner Genehmigungspflicht als klassischer Flugplatz mehr.

Das heißt, die Botschaft an die Regionen, die Landkreise und die Städte, welche Krankenhäuser mit Landstellen betreiben, lautet: Alle Hubschrauberlandstellen an den Krankenhäusern können weiterbetrieben werden. Keine einzige muss geschlossen werden.

Weiterhin haben wir in diesem Gesetz auch eine Regelung aufgenommen, die dazu beiträgt, dass die Zukunftsfähigkeit des Luftverkehrs insgesamt – gerade im Hinblick auf den wachsenden Personenverkehr – gesichert wird. Wir alle wissen, dass es nach den Prognosen ansteigende Passagierzahlen in den nächsten Jahren – sie werden sich danach fast verdoppeln – geben wird. Das heißt, es wird auch eine deutliche Steigerung der Flugbewegungen geben.

Angesichts einer solchen Prognose muss man darauf achten, dass vor allem die Akzeptanz in der Öffentlichkeit für Flughäfen, für den Flugverkehr und auch für die steigende Zahl von Starts und Landungen beim Luftverkehr bestehen bleibt. Um diese Akzeptanz langfristig zu erhöhen, werden wir mit der in diesem Gesetz enthaltenen Neuregelung sicherstellen, dass zukünftig beim Bau zusätzlicher Start- und Landebahnen oder beim Neubau von Flughäfen die gesamte räumliche Entwicklung in die Umweltverträglichkeitsprüfung einbezogen wird. Damit erfassen wir auch jene Bereiche, in denen Beeinträchtigungen, vor allem natürlich durch Lärm beim An- und Abflugverkehr, zukünftig nicht ausgeschlossen werden können.

Das ist eine grundlegend andere Herangehensweise als in der Vergangenheit. In der Vergangenheit haben wir sehr klar definiert: Wo wird durch welche Flugbewegungen Lärm produziert werden? Genau das ist dann auch geprüft und genehmigt worden. Jetzt ist unsere Herangehensweise davon geprägt, dass auch möglicher zukünftiger Lärm aufgrund von Veränderungen am Flugplatz schon im Planfeststellungsverfahren mit berücksichtigt werden muss. Damit schaffen wir für die betroffenen Anwohner deutlich mehr Sicherheit vor zukünftig entstehendem Lärm. Das heißt, auch die Prognosen zu Lärmbelastungen spielen zukünftig eine Rolle, wenn es um die Genehmigung geht. Damit werden Konflikte, die wir heute oftmals erleben, von vornherein ausgeschlossen. Die Bevölkerung wird informiert. Dadurch wird die Akzeptanz für Flughäfen und Flugbewegungen erhöht.

Wir haben in diesem Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes auch Regelungen gefunden, die Ausfluss intensiver Debatten der in meinem Haus nach dem Absturz der Germanwings-Maschine eingesetzten Taskforce sind. Wir haben mit dieser Taskforce sowohl die Unternehmen als auch die Wissenschaft, die Verwaltung und die Politik zusammengebracht, um Sicherheitsregelwerke, die wir im Bereich des Luftverkehrs haben, weiterzuentwickeln. Diese Taskforce, in der alle gemeinsam – die Fluggesellschaften, das Ministerium, das Luftfahrt-Bundesamt, die Berufsverbände, die Flugmediziner – viele Wochen lang unter dem Dach des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft eine Debatte geführt haben, hat uns eine Weiterentwicklung unserer Regeln empfohlen. Diese Empfehlung wollen wir mit diesem Gesetz umsetzen.

Der Abschlussbericht hat sich intensiv mit der Frage befasst: Können wir Verbesserungen bei den Kontrollmechanismen im Bereich des Luftverkehrs durchsetzen? Wir haben uns in intensiven Beratungen mit den Kolleginnen und Kollegen aus dem Verkehrsausschuss – übrigens auch innerhalb der Koalition – mit dem Abschlussbericht beschäftigt. Ich möchte allen Kolleginnen und Kollegen meinen ausdrücklichen Dank aussprechen, die in einer nicht ganz einfachen Situation bereit waren, gemeinsame Lösungen zu finden, und jetzt auch bereit sind, sie mit dem Gesetzeswerk konsequent umzusetzen.

Ein zentraler Punkt war, dass wir zukünftig Piloten stichprobenartig auf den Konsum von Alkohol, Drogen und Medikamenten kontrollieren werden. Experten weltweit gehen davon aus, dass stichprobenartige Kontrollen des Konsums von Alkohol, Drogen und Medikamenten im Flugverkehr einen positiven Effekt haben und die betriebliche Sicherheit in der Luftfahrt erhöhen. Genau das ist unser Beweggrund. Es geht nicht um Verdächtigungen gegenüber Pilotinnen und Piloten, sondern schlichtweg darum, dass wir mit einer Kontrollinstanz dafür sorgen, dass ein Stück mehr Sicherheit entsteht; denn die Kontrollen führen natürlich dazu, dass auch untereinander eine stärkere Beobachtung des Verhaltens stattfindet. Verhaltensweisen können innerhalb der Luftfahrtunternehmen mit Vertrauenspersonen besprochen werden. Damit kann ein möglicher Schaden präventiv ausgeschlossen werden.

Wir wissen, dass die Luftfahrtunternehmen hier in der Verantwortung stehen, diese Regelungen auch umzusetzen. Wir verpflichten deswegen die Luftfahrtunternehmen, vor Dienstbeginn stichprobenartig Kontrollen durchzuführen. Bisher fehlt es im Luftverkehr an solchen ausdrücklichen und sanktionsbewehrten Verboten, wie wir sie im Bereich Straßenverkehr haben. Das ändern wir jetzt. Darüber hinaus wird das Luftfahrt-Bundesamt ermächtigt, solche Kontrollen unangemeldet und bei allen in Deutschland tätigen Luftfahrzeugführern durchzuführen und Verstöße mit Bußgeld zu ahnden. Ich bin überzeugt: Mit dieser Kombination aus gemeinsamer unternehmerischer und behördlicher Verantwortung leisten wir einen wichtigen Beitrag zur weiteren Stärkung der Verkehrssicherheit in der Zivilluftfahrt.

Zusätzlich richten wir eine flugmedizinische Datenbank über die Tauglichkeit von Piloten ein und stellen damit eine lückenlose und nachvollziehbare Aufsicht durch die anerkannten flugmedizinischen Sachverständigen und flugmedizinischen Zentren sicher. Zugleich passen wir damit unsere luftrechtlichen Bestimmungen in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt an. Untersuchungsergebnisse zur Tauglichkeit werden – unter Einhaltung des Datenschutzes – personenbezogen gespeichert und dem ärztlichen Personal in den Luftfahrtbehörden uneingeschränkt übermittelt.

Die Änderungen im vorliegenden Gesetzentwurf sind für uns in der Tat ein bedeutender Schritt. Eine entsprechende Diskussion gibt es nicht erst seit wenigen Monaten oder einem Jahr, sondern der Prozess dauert schon viele Jahre an. Es geht um die

Abwägung zwischen dem Interesse von Behörden, Daten zu sammeln, und der berechtigten Forderung der Betroffenen nach Datenschutz. Die Fachkolleginnen und -kollegen des Deutschen Bundestages haben sich in der Vergangenheit immer wieder mit dieser Frage auseinandergesetzt. Die aktuelle Rechtslage war das Ergebnis einer intensiven Debatte. Das Ergebnis war eine Pseudonymisierung der Daten, sodass den Behörden nur anonymisierte und keine personenbezogenen Daten vorliegen.

Wir haben uns jetzt entschlossen, einen anderen Weg zu gehen. Es wird eine flugmedizinische Datenbank eingerichtet, in der alle Tauglichkeitszeugnisse und medizinischen Untersuchungsbefunde gespeichert werden, und zwar personenbezogen. Zugriff auf diese Datenbank haben ausschließlich die medizinischen Sachverständigen des Luftfahrt-Bundesamtes und deren Mitarbeiter. Dabei ist zu betonen, dass wir mit der Einführung der Datenbank die Flugmediziner in die Lage versetzen, festzustellen, ob ein sogenanntes Ärztehopping stattfindet. In der Vergangenheit wurde vielfach kritisiert, dass Ärzte nicht in die Lage versetzt werden, festzustellen, ob ein Patient schon vielfache medizinische Untersuchungen an anderen Stellen vornehmen ließ, dies aber dem zuletzt untersuchenden Arzt nicht zur Kenntnis gebracht hat.

Das kann durch die neue Regelung ausgeschlossen werden. Wir versetzen die Ärzte in die Lage, festzustellen, ob Ärztehopping stattfindet. Wir versetzen die Ärzte in die Lage, festzustellen, ob ihr Patient Voruntersuchungen hatte. Wenn sich daraus ein Verdacht ergibt, dann kann sich ein Arzt an das LBA wenden, das auf die Datenbank zugreifen und nachschauen kann. So kann man klären, ob es sich möglicherweise um eine Gefährdungssituation handelt, bei der man einschreiten muss.

Ich weiß, dass die Diskussion und der Abwägungsprozess zwischen Datenschutz und einem Mehr an Transparenz den Kolleginnen und Kollegen viel abverlangt hat. Ich weiß, dass es nicht ganz einfach ist, all die Argumente, die in der Vergangenheit gegolten haben, mit neuen Argumenten anzureichern, um zu einer anderen Entscheidung zu kommen. Aber ich weiß, dass dies der richtige Weg ist.

Ich möchte mich ausdrücklich bei Ihnen allen für die Diskussion und die Begleitung der Taskforce bedanken. Die neuen Regelungen sind ein richtiger Schritt, um die Sicherheit im Flugverkehr zu stärken und um das Vertrauen in die Luftfahrt aufrechtzuerhalten.

\* \* \* \* \*