

Deutscher Aero Club e.V. • Hermann-Blenk-Straße 28 • 38108 Braunschweig

Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat  
**Herrn Bundesminister**  
**Horst Seehofer**  
Alt Moabit 140  
0557 Berlin

**Stefan Klett**  
**Präsident**

Tel.: +49 531 235 40 10  
Fax: +49 531 235 40 11  
E-Mail: praesident@daec.de

24. September 2019

**Betreff: Referentenentwurf– Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung  
der Rahmenbedingungen Luftsicherheitsrechtlicher Zuverlässigkeitsüberprüfungen**

Sehr geehrter Herr Bundesminister,

mir liegt der im Betreff dieses Schreibens genannte Referentenentwurf aus Ihrem Hause vor, mit welchem das Luftsicherheitsgesetz und in der Folge einige weitere Gesetze geändert werden sollen. Von diesen Gesetzesänderungen wäre der Luftsport in Deutschland in ganz erheblichem Maße betroffen.

Der Deutsche Aero Club e.V., dem ich als Präsident vorstehe, ist der Spitzenverband des Luftsports und der allgemeinen Luftfahrt in Deutschland. Wir gehören zu den größten Luftsportverbänden in Europa. Der DAeC ist der Vertreter Deutschlands im Weltluftsportverband FAI (Fédération Aéronautique Internationale) sowie Mitglied bei Europe Air Sports, dem Verband der nationalen Aero Clubs in Europa. In der nationalen Sportpolitik sind wir ein enger Partner des Deutschen Olympischen Sportbundes.

Das Luftsicherheitsgesetz trat am 15.01.2005 in Kraft. Es setzt unter anderem die Vorgaben der Verordnung (EG) 2320/2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt vom 16.12.2002 um. Maßgeblicher Anlass für den Erlass der Verordnung und in dessen Folge des Luftsicherheitsgesetzes waren die Terroranschläge vom 11.09.2001 in New York und eine hieraus resultierende geänderte Einschätzung zur Bedrohung der Allgemeinheit durch Terroranschläge, die mit Luftfahrzeugen oder aus dem Luftraum heraus verübt werden. Gemäß § 1 des Gesetzes dient es dem Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des zivilen Luftverkehrs, insbesondere vor Flugzeugentführungen, Sabotageakten und terroristischen Anschlägen.

Mit der Einführung dieses Gesetzes wurden Privatpiloten erstmals verpflichtet bei der Luftsicherheitsbehörde einen Antrag auf Überprüfung ihrer Zuverlässigkeit zu stellen. Die Luftsicherheitsbehörde ist gemäß § 7 Abs. 3 LuftSiG befugt Auskünfte aus dem Bundeszentralregister, bei den Polizeivollzugs- und Verfassungsschutzbehörden der Länder, dem Bundeskriminalamt, dem Verfassungsschutz, dem Bundesnachrichtendienst und einigen weiteren Behörden einzuholen.

Mitglied im



Hauptsponsor



Nach derzeit geltendem Recht ist die von der Luftsicherheitsbehörde positiv festgestellte Zuverlässigkeit Voraussetzung für die Erteilung einer Privatpilotenlizenz zum Führen motorgetriebener Luftfahrzeuge einschließlich Motorsegler (nicht jedoch Ultraleichtflugzeuge). Für den Beginn der Ausbildung zum Erwerb einer Privatpilotenlizenz genügt es bislang, wenn die Stellung eines Antrages auf Zuverlässigkeitsüberprüfung nachgewiesen ist, sodass die Zuverlässigkeit nicht schon zu Beginn der Ausbildung positiv festgestellt sein muss.

Die festgestellte Zuverlässigkeit hat eine Gültigkeit von fünf Jahren. Zum Erhalt der Gültigkeit ihrer Lizenzen müssen Privatpiloten somit vor Ablauf dieser fünf Jahre erneut eine Zuverlässigkeitsüberprüfung bei der Luftsicherheitsbehörde beantragen.

Nach Auffassung der EU-Kommission ist die – in Europa einmalige – Verpflichtung der deutschen Privatpiloten regelmäßig eine Zuverlässigkeitsüberprüfung über sich ergehen zu lassen rechtswidrig. Das Vorliegen einer positiv festgestellten Zuverlässigkeit zu einer Voraussetzung für die Erteilung einer Pilotenlizenz zu machen, verstößt gegen europäisches Recht, da die Mitgliedsstaaten verpflichtet sind Antragsstellern, die der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission genügen, eine Pilotenlizenz zu erteilen, und zwar ohne weitere administrative oder technische Anforderungen. Das Verlangen der positiv festgestellten Zuverlässigkeit ist eine zusätzliche, in der EU-Verordnung nicht vorgesehene Auflage des deutschen Rechts, die mit dem EU-Recht nicht vereinbar ist. Die EU-Kommission hat deshalb im Jahre 2015 gegen die Bundesrepublik Deutschland ein Vertragsverletzungsverfahren (Nr. 20144109) eröffnet, welches bislang nicht abgeschlossen ist.

Das Luftsicherheitsgesetz verstößt somit bereits in seiner jetzigen Form gegen die harmonisierten Gesetze der Europäischen Union betreffend die Erteilung von Pilotenlizenzen.

Der Deutsche Aero Club e.V. schließt sich den Bedenken der Europäischen Kommission uneingeschränkt an.

Mit dem jetzt vorliegenden Referentenentwurf sollen die Rechte von Privatpiloten, ungeachtet des laufenden Vertragsverletzungsverfahrens, weiter eingeschränkt werden. Eine wesentliche Änderung ist, dass in Zukunft die Zuverlässigkeit nicht erst im Zeitpunkt der Erteilung der Pilotenlizenz positiv festgestellt sein muss, sondern bereits die Ausbildung zum Erwerb der Lizenz nicht begonnen werden darf, sofern nicht zuvor die Zuverlässigkeit positiv festgestellt ist.

Zum anderen soll nunmehr ein Luftsicherheitsregister geschaffen werden, in dem sämtliche Piloten, mit Angaben zur festgestellten bzw. versagten Zuverlässigkeit erfasst werden sollen.

Der Deutsche Aero Club e.V. lehnt diese Verschärfung des Gesetzes aus folgenden Gründen ab:

**1.**

Eine Vorverlagerung des Zeitpunktes für eine positive Feststellung der Zuverlässigkeit auf den Beginn der Flugausbildung bringt keinen Sicherheitsgewinn.

Der Referentenentwurf geht in seiner Begründung von falschen Voraussetzungen aus. Es ist nicht erkennbar, dass von Privatpiloten und Personen, die eine Ausbildung beginnen, eine erhöhte Gefährdung ausgeht. Im Referentenentwurf werden hierzu keine konkreten Erkenntnisse vorgetragen, es gibt sie auch nicht. Von Kleinflugzeugen, wie sie in der Pilotenausbildung eingesetzt werden, geht keine erhöhte Gefahr aus. Es sind keine Fälle bekannt, in denen Kleinflugzeuge für die Verübung von Terroranschlägen verwendet wurden. Das Schadenspotential, dass von einem Kleinflugzeug ausgeht, ist auch vergleichsweise gering. Die von der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung ausgewerteten Unfälle zeigen, dass bei Flugunfällen äußerst selten Personen zu Schaden kommen, die sich nicht an Bord des verunglückten Luftfahrzeuges befinden.

Eine erhebliche Gefahr besteht erst dann, wenn etwa ein großes Passagierflugzeug in die Hände eines (Selbstmord-) – Attentäters gelangt.

Dem kann jedoch durch andere Maßnahmen sehr viel effektiver begegnet werden, so wie es auch schon längst praktiziert wird, nämlich durch entsprechende Sicherheitsvorkehrungen bei der Passagierkontrolle an Verkehrsflughäfen und der Sicherung von Cockpittüren. Ein signifikanter zusätzlicher Sicherheitsgewinn ist nicht zu erwarten, wenn zukünftig die Zuverlässigkeitsüberprüfung bereits vor Beginn der Ausbildung nachgewiesen werden muss.

## **2.**

Mit der Vorverlagerung der Zuverlässigkeitsüberprüfung wird der Zugang zu Pilotenausbildung ohne sachlichen Grund erschwert. Es wird noch weiter in Freiheitsrechte von Luftsportlern eingegriffen, als es ohnehin schon der Fall ist. Dies zeigt auch ein Vergleich mit anderen Europäischen Ländern, in denen eine Zuverlässigkeitsüberprüfung nicht verlangt wird. Es ist nicht zu erkennen, dass in diesen anderen Ländern von Privatpiloten eine höhere Gefahr ausgeht als von den zuverlässigkeitsüberprüften deutschen Piloten.

Die Vorverlagerung des Zeitpunktes für den Nachweis der Zuverlässigkeit würde auch nichts an dem von der Europäischen Kommission gerügten Verstoß des nationalen Rechts gegen die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 ändern, denn ohne Zweifel würde auch dann noch vom nationalen Recht eine administrative Voraussetzung für die Erteilung einer Pilotenlizenz verlangt, die nach dem harmonisierten EU-Recht nicht zulässig ist. Auch wenn diese Voraussetzung bereits zu einem anderen, früheren Zeitpunkt erfüllt werden müsste, wäre es gleichwohl noch immer eine für die letztendliche Lizenzerteilung zu erfüllende Voraussetzung.

## **3.**

Die nach dem Referentenentwurf vorgesehene Bündelung von Informationen an zentraler Stelle greift noch erheblich weiter in die Freiheitsrechte der betroffenen Privatpiloten ein, als es die bisherige Regelung ohnehin schon tat.

Seit dem Volkszählungsurteil des Bundesverfassungsgerichtes im Jahre 1987 ist das Recht auf informationelle Selbstbestimmung als ein mit Verfassungsrang ausgestattetes Grundrecht anerkannt. Dieses Grundrecht wird mit dem beabsichtigten Änderungsgesetz weiter eingeschränkt, ohne dass eine Abwägung mit den Rechten der Betroffenen auch nur ansatzweise erkennbar wäre. In der gesamten Gesetzesbegründung wird hierauf an keiner Stelle eingegangen. Hingegen wird die Erweiterung der Informationsrechte der Sicherheitsbehörde maßgeblich mit der Vereinfachung und Effizienzsteigerung von Verwaltungsverfahren begründet. Dies kann niemals ein ausreichender Grund für die Einschränkung mit Verfassungsrang ausgestatteter Grundrechte sein.

Es ist äußerst bedauerlich, dass der Referentenentwurf ausschließlich eine vermeintliche Erhöhung der Sicherheit im Luftverkehr, die Vereinfachung von Verwaltungsverfahren und die vereinfachte Möglichkeit der Bewertung von Daten und Weitergabe an andere Stellen als Begründung angibt, ohne sich auch nur an einer einzigen Stelle mit den daraus resultierenden Einschränkungen der Rechte von Betroffenen auseinander zu setzen.

## **4.**

Das Luftsicherheitsgesetz und der jetzt von Ihrem Hause vorgelegte Referentenentwurf werden vom Deutschen Aero Club e.V. insgesamt in Frage gestellt. Mit dem Gesetz werden Privatpiloten zu einem gewissen Grade unter Generalverdacht gestellt. Die Unschuldsvermutung wird unterlaufen, da derjenige, der eine Ausbildung zum Privatpiloten beginnen will oder seine Lizenz dauerhaft aufrechterhalten möchte a priori beweisen muss,

dass von ihm keine Terrorgefahr ausgeht. Dies ist in der Europäischen Union ohne Beispiel.

Der Grundgedanke einer freiheitlichen und demokratischen Gesellschaft wird ausgehöhlt, wenn die – ohne Zweifel schrecklichen – Taten von Einzelpersonen oder von Gruppierungen, die unter dem Strich nur einen äußerst geringen Anteil der Gesellschaft ausmachen, dazu führen, dass der übrige Teil der Gesellschaft gezwungen wird sich dem – im Ansatz sicher gut gemeinten – Informations- und Überwachungsbedürfnis von Sicherheitsbehörden zu unterwerfen.

Ein freiheitlich organisierter Rechtsstaat ist verletzbar und wird es auch immer bleiben, gerade weil er die Freiheitsrechte seiner Bürger achtet und die Grundrechte der überwältigenden Mehrheit seiner rechtschaffenden Bürger einschließlich des Rechts auf informationelle Selbstbestimmung und die freie Entscheidung, wann mit einer Ausbildung zum Privatpiloten begonnen wird, über die Begehrlichkeiten der Sicherheitsbehörden nach einem allumfassenden Schutz vor Gewalttaten stellt.

## 5.

Schlussendlich soll nicht unerwähnt bleiben, dass der Referentenentwurf den Flugschulen nunmehr die Pflicht auferlegt den Beginn einer Pilotenausbildung der zuständigen Luftsicherheitsbehörde zu melden. Dies ist ein zusätzlicher administrativer Aufwand, der aus den dargelegten Gründen nicht zu rechtfertigen ist.

Sehr geehrter Herr Bundesminister, lieber Herr Seehofer,

im Namen der von mir vertretenen Luftsportler fordere ich Sie auf, den Referentenentwurf zurück zu ziehen und nicht als Gesetzesvorlage in den Bundestag einzubringen, jedenfalls nicht in dieser Form. Ich fordere Sie weiter auf, auf eine Änderung des Luftsicherheitsgesetzes hinzuwirken, damit für Privatpiloten die Pflicht, ohne jeden konkreten Anlass eine Zuverlässigkeitsüberprüfung über sich ergehen zu lassen, zukünftig entfällt. Ich weise nochmals darauf hin, dass das Luftsicherheitsgesetz bereits in seiner heutigen Form nach Auffassung der Europäischen Union gegen höherrangiges EU-Recht verstößt und gebe abermals zu bedenken, dass sich alle anderen Mitgliedsländer der Europäischen Union in der Lage sehen ohne Zuverlässigkeitsüberprüfung von Luftsportlern und Hobbypiloten ausreichend für die Sicherheit im Luftverkehr zu sorgen.

Der Deutsche Aero Club e.V. ist als Vertreter des Luftsports und der Privatpiloten ein anerkannter Ansprechpartner der gewerblichen Luftraumnutzer und der Luftfahrtbehörden. Wir sind gerne zu einem Dialog über vernünftige und angemessene Maßnahmen zu Aufrechterhaltung der Sicherheit im Luftverkehr bereit. Eine einseitige Fokussierung auf Maßnahmen, die einen nennenswerten Sicherheitsgewinn nicht erwarten lassen und vor allem ein effizientes Verwaltungshandeln in den Vordergrund stellen ohne Rücksicht auf damit verbundene Einschnitte zu Lasten eines jeden einzelnen Piloten und der Ausbildungsbetriebe der allgemeinen Luftfahrt, können wir jedoch nicht mittragen.

Mit freundlichen Grüßen

Stefan Klett  
Präsident  
Deutscher Aero Club e.V.