

ZLW

Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht
German Journal of Air and Space Law
Revue Allemande de Droit Aérien et Spatial

Sonderdruck

Carl Heymanns Verlag

Zur Impfpflicht für Piloten im Spannungsverhältnis zwischen Flugsicherheit und operativen Bedürfnissen der Fluggesellschaften

von Elmar M. Giemulla *

A. Problemstellung

Die derzeitige COVID-19-Pandemie hat wegen des ihr innewohnenden hohen Ansteckungsrisikos¹ Auswirkungen auf sämtliche Lebensbereiche. Auch die Luftfahrt ist hiervon betroffen - wegen ihrer grenzüberschreitenden und völkerverbindenden Natur sogar in ganz besonderem Maße.

Viele Staaten verlangen für die Einreise von Personen einschließlich der Flugzeugbesatzungen, dass diese gegen COVID-19 geimpft sind. Dies bringt für die Fluggesellschaften, die solche Länder anfliegen und in deren Heimatland eine Impfpflicht nicht oder noch nicht besteht, erhebliche logistische und operative Schwierigkeiten mit den entsprechenden wirtschaftlichen Folgen mit sich. Denn ein Teil der Besatzungsmitglieder hat sich bisher freiwillig nicht impfen lassen und kann deshalb auf bestimmten Strecken nicht eingesetzt werden.

Mehrere Fluggesellschaften haben deshalb eine arbeitsrechtliche Impfpflicht für Piloten eingeführt bzw. erwägen einen solchen Schritt². Eine Weigerung hat bzw. soll die Kündigung des Arbeitsvertrages zur Folge haben. Die von betroffenen Piloten hiergegen vorgetragenen Argumente sind in der Regel nicht etwa durch eine allgemeine Ablehnung des Impfens motiviert („Impfverweigerer“), sondern von der Sorge getragen, dass die Auswirkungen einer COVID-19-Impfung auf ihre medizinische Tauglichkeit noch nicht hinreichend erforscht seien. Flugzeugbesatzungen seien bekanntlich speziellen Umweltbedingungen ausgesetzt, insbesondere einem verringerten Luftdruck,

* Honorarprofessor an der Technischen Universität Berlin und an der Embry-Riddle Aeronautical University in Daytona/USA.

1 Siehe etwa die Veröffentlichung der World Health Organization: Coronavirus disease (COVID-19): How is it transmitted? - aktualisiert am 23. Dezember 2021, <https://www.who.int/news-room/questions-and-answers/item/coronavirus-disease-covid-19-how-is-it-transmitted> (zuletzt abgerufen am 2. April 2022).

2 Lufthansa will, darf aber nicht: Weitere US-Airlines beschließen Impfpflicht, <https://www.n-tv.de/wirtschaft/Weitere-US-Airlines-beschliessen-Impfpflicht-article22843841.html> (zuletzt abgerufen am 2. April 2022).

einer veränderten Luftzusammensetzung, verringerter Luftfeuchtigkeit, ferner Zeitunterschieden u.v.a.m. Hierin liege ein bisher nicht einschätzbares Risiko. Damit stehe die Impfpflicht im Widerspruch zum Grundgedanken des Flugsicherheitsrechts, Risiken möglichst auszuschließen und nicht etwa, sie in Kauf zu nehmen.

Zudem unterschieden sich Piloten von vielen anderen Berufsgruppen dadurch, dass sie bei Ausübung ihres Berufs nicht notwendigerweise mit einer Vielzahl anderer Menschen (insbesondere mit den Passagieren) in Kontakt kommen müssten. Die von den Fluggesellschaften eingeführte bzw. erwogene arbeitsvertragliche Impfpflicht habe deshalb nicht etwa die Verhinderung der weiteren Verbreitung der Pandemie zum Ziel, sondern verfolge ausschließlich operative und damit wirtschaftliche Zwecke. Damit stellten diese Fluggesellschaften ihre wirtschaftlichen Bedürfnisse nicht nur über die Gesundheitsinteressen der Piloten, sondern sogar über die Flugsicherheit insgesamt.

B. Die Rechtslage

Die nachfolgenden Ausführungen befassen sich zunächst mit der Frage, ob und gegebenenfalls welche völkerrechtlichen Vorgaben und Mechanismen es gibt, auf die sich die Fluggesellschaften für ihre Maßnahmen berufen könnten bzw. ob – umgekehrt – das Völkerrecht solchen Maßnahmen sogar im Wege steht. Sodann soll erörtert werden, welche Hindernisse der Einführung einer Impfpflicht für Piloten nach EU-Recht und nach deutschem Recht entgegenstehen.

I. Chicagoer Abkommen / Internationale Zivilluftfahrt-Organisation

Das internationale Luftrecht ist bekanntlich im Wesentlichen geprägt durch das Chicagoer Abkommen³ und die von der ICAO⁴ beschlossenen Standards und Empfehlungen sowie durch ergänzende Dokumente.

1. Artikel 14 des Chicagoer Abkommens

Artikel 14 des Chicagoer Abkommens verpflichtet die Vertragsstaaten, „wirksame Maßnahmen zu treffen, um zu verhindern, dass Cholera, Typhus (epidemisch), Pocken, Gelbfieber, Pest und sonstige... ansteckende Krankheiten durch die Luftfahrt verbreitet werden“. Bei der Aufzählung der Krankheiten ist zu berücksichtigen, dass

3 Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt (Chicagoer Abkommen) vom 7. Dezember 1944, BGBl. 1956 II S. 411.

4 International Civil Aviation Organization – Internationale Zivilluftfahrt-Organisation.

diese Formulierung aus dem Jahr 1944 stammt, d. h. aus dem Jahr, in dem das Abkommen verhandelt worden ist. Seitdem hat sich zwar die Erwähnung bspw. der Pocken erledigt. Dennoch hat die Vorschrift nach wie vor Bedeutung, wie die Ausbrüche von Ansteckungskrankheiten während des ersten Jahrzehnts des 21. Jahrhunderts und auch die aktuelle Pandemie gezeigt haben.

Die Maßnahmen, zu denen die Vertragsstaaten verpflichtet sind, müssen die Eindämmung der Verbreitungsmöglichkeiten von übertragbaren Krankheiten zum Ziel haben. Es geht also nicht darum, die Fluggesellschaften bei der Bewältigung ihrer operativen und wirtschaftlichen Schwierigkeiten zu unterstützen, sondern das COVID-19-Verbreitungsrisiko, das durch die Luftfahrt wegen ihres internationalen Charakters verstärkt werden könnte, möglichst gering zu halten.

2. Annex 1 und ergänzende Dokumente

a) Relevanter Inhalt

Annex 1 (Personnel Licensing) enthält die folgenden Standards, die im vorliegenden Zusammenhang von Bedeutung sind:

“6.2 Requirements for Medical Assessments

Chapter 6.2.2.:

An applicant for any class of Medical Assessment shall be required to be free from:

d) *any effect or side-effect of any prescribed or non-prescribed therapeutic, diagnostic, or preventive medication taken; such as would entail a degree of functional incapacity which is likely to interfere⁵ with the safe operation of an aircraft or with the safe performance of duties.”*

Chapter 1.1 Definitions

“*Likely* In the context of the medical provisions of Chapter 6, likely means with a probability of occurring that is unacceptable to the medical assessor.”

“*Significant* In the context of the medical provisions of Chapter 6, significant means to a degree or of a nature that is likely to jeopardize flight safety.”

5 Hervorhebung hinzugefügt.

Bei der COVID-19-Impfung handelt es sich sicherlich um eine „preventive medication taken“ im oben zitierten Sinne von Chapter 6.2.2 d). Zweifelhafte mag allenfalls sein, ob auf eine solche Impfung auch die zweite Voraussetzung zutrifft, nämlich dass diese „would entail a degree of functional incapacity which is *likely* to interfere with the safe operation of an aircraft or with the safe performance of duties“⁶.

b) Auswirkungen auf die Tauglichkeit

Entscheidend ist insofern, ob die Beeinträchtigung der Flugsicherheit oder der sicheren Erfüllung der Pilotenpflichten infolge einer Impfung „wahrscheinlich“ („likely“) im Sinne des oben genannten Standards ist. Nach der Definition dieses Begriffs geht es bei der Unterscheidung zwischen „likely“ und „significant“ um die Abgrenzung, ob die Gefährdung der Flugsicherheit wahrscheinlich ist (dann: significant) oder ob die Wahrscheinlichkeit eines bloßen Vorkommnisses für den „medical assessor“ unakzeptabel ist (dann: likely).

Kennzeichnend für die gegenwärtige Situation ist, dass die Auswirkungen von COVID-19-Impfstoffen auf die Flugtauglichkeit bisher noch nicht abschließend erforscht sind. Die bisherigen Erfahrungen scheinen zwar generell nicht offensichtlich beunruhigend zu sein⁷. Allerdings stellt sich die Frage, ob es für die Tauglichkeit bzw. für die Flugsicherheit insgesamt als ausreichend angesehen werden kann, dass sich nach den bisherigen (kurzzeitigen) Erfahrungen keine Anhaltspunkte für eine Gefahr ergeben haben. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass die verwendeten Impfstoffe zurzeit immer noch lediglich bedingt zugelassen sind, so dass eine endgültige Aussage über ihre Auswirkungen jedenfalls allein unter diesem Gesichtspunkt als verfrüht angesehen werden muss⁸.

Wenn die Hersteller Biontech und Moderna in Abstimmung mit der Europäischen Arzneimittelagentur und dem Paul-Ehrlich-Institut die Auffassung vertreten, dass der Nutzen einer Impfung die Risiken überwiegt⁹, dann ist in dieser Einschätzung

6 Hervorhebung hinzugefügt.

7 Vgl. zur Einschätzung der EASA das aktuelle Safety Information Bulletin No. 2021-06 (siehe hierzu noch im Einzelnen unten II.2.b)).

8 Mitteilung vom 19. Juli 2021, https://www.pei.de/SharedDocs/Downloads/DE/newsroom/veroeffentlichungen-arzneimittel/rhb/21-07-19-covid-19-comirnaty-und-spikevax.pdf?__blob=publicationFile&v=5 (zuletzt abgerufen am 2. April 2022).

9 A.a.O.

die Feststellung enthalten, dass es nach wie vor (unerforschte) Risiken gibt. Einen geimpften Piloten in dieser Situation ohne weiteres als flugtauglich anzusehen, wäre deshalb ein nicht akzeptables Level der Flugsicherheit, wie sich auch aus dem Chapter 1.2.4.2 des Annex 1 ergibt:

“States shall apply, as part of their State safety programme, basic safety management principles to the medical assessment process of licence holders that as a minimum include:

- a) ...
- b) Continuous re-evaluation of the medical assessment process to concentrate on identified areas of increased medical risk.”

Annex 19¹⁰ definiert des Begriff „Safety“ wie folgt:

“The state in which risks associated with aviation activities, related to, or in direct support of the operation of aircraft, are reduced and controlled to an acceptable level.”

Ein “acceptable level of safety“ in der Luftfahrt kann demgemäß nicht bedeuten, dass das erhöhte medizinische Risiko in einem identifizierten Bereich bewiesen sein muss (dann: Untauglichkeit) oder dass eine Maßnahme erwiesenermaßen keine Gefahr darstellt (dann: Tauglichkeit). Im Zweifel muss die Entscheidung zugunsten der Flugsicherheit ausgehen. Das bedeutet, dass ein Pilot (positiv) seine Tauglichkeit nachweisen muss und nicht etwa (negativ) das Nichtvorhandensein seiner Untauglichkeit. Jeder Zweifel an seiner Tauglichkeit führt dazu, dass dieser Nachweis als nicht erbracht angesehen werden muss.

c) Abwägung mit anderen Interessen

Nicht übersehen werden darf ferner, dass Impfpflichten nicht zu dem Zweck eingeführt worden sind bzw. werden sollen, die Tauglichkeit eines Piloten abzusichern. Deren Bestehen kann – bei Vorliegen der hierfür geforderten Voraussetzungen – nur bei einer Nicht-Impfung als sicher angenommen werden. Die Impfung verstärkt diese Sicherheit nicht etwa, sondern ist insofern bestenfalls neutral. Allerdings ist dieses „bestenfalls“ noch nicht positiv belegt, sondern hält sich immer noch im Bereich der

10 Safety Management, Second Edition 2016, Chapter 1 – Definitions (an19_2ed.pdf), 1.

„Wahrscheinlichkeit“ auf, was gleichbedeutend mit dem Zugeständnis eines Risikos ist.

Selbst wenn man also die Impfpflicht für Piloten isoliert vor dem Hintergrund der Tauglichkeit sieht, stellt sie bereits ein Risiko dar. Dieses Risiko als erträglich und damit als hinnehmbar anzusehen, würde allerdings zu kurz greifen, weil es seinen Zweck ausblenden würde. Wie oben bereits erwähnt, ist der Zweck gerade nicht die Aufrechterhaltung der Tauglichkeit, sondern die Absicherung der operativen und damit wirtschaftlichen Belange der Fluggesellschaften. Damit gerät die Impfpflicht in einen Abwägungskonflikt zwischen der Flugsicherheit (Tauglichkeit der Piloten) einerseits und den wirtschaftlichen Belangen der Fluggesellschaften andererseits. Ob die Interessen der Fluggesellschaften ausreichen, die Interessen der Piloten und der Flugsicherheit zu übersteuern, wird noch weiter unten (2.) zu erörtern sein.

d) Das Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984)

Annex 1 Chapter 1.2 (General rules concerning licences) verweist auf das Guidance Material im “Manual of Civil Aviation Medicine” (Doc 8984). Dieses Manual¹¹ befasst sich in seinem Part VI mit dem Thema “Public Health Emergencies and Aviation”, konkret im Kapitel 1 mit der Problematik, wie ansteckende Krankheiten mit den Bedürfnissen der internationalen Luftfahrt in Einklang gebracht werden können. Bei der Einführung zusätzlicher, über die Inhalte der Annexe hinausgehender Anforderungen sollen die Staaten folgendes beachten:

“...before adding national requirements over and above those of ICAO, a State should carefully consider whether such additional requirements are likely to improve flight safety to a significant degree. The ICAO SARPs have been written as a means of protecting flight safety and have had a consensus agreement from Contracting States...”

Auch hier wird deutlich gemacht, dass alle medizinischen Anforderungen die Flugsicherheit verbessern müssen. Dies bedeutet im Umkehrschluss, dass medizinische Maßnahmen, mit denen ein anderer, möglicherweise zunächst sogar nachvollziehbarer, Zweck verfolgt wird, die Flugsicherheit jedenfalls nicht infrage stellen dürfen. Gerade dies kann nach der derzeitigen Erkenntnislage allerdings nicht ausgeschlossen werden.

11 Siehe oben Fußn. 9.

II. EU-Recht

1. Verordnung (EU) Nr. 1178/2011, Anhang Teil-MED

Die oben dargestellten Standards wurden von der EU-Kommission in ihrer Verordnung Nr. 1178/2011¹² in einen für sämtliche EU-Mitgliedstaaten verbindlichen Rechtsrahmen umgesetzt.

MED.B.005 Allgemeines

„a) Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis dürfen keine: ...

(4) Wirkungen und Nebenwirkungen eines für therapeutische, diagnostische oder präventive Zwecke angewandten bzw. eingenommenen verschreibungspflichtigen oder nicht verschreibungspflichtigen Arzneimittels aufweisen, die eine funktionelle Beeinträchtigung eines Ausmaßes nach sich ziehen würden, das die sichere Ausübung der mit der geltenden Lizenz verbundenen Rechte beeinträchtigen oder den Bewerber plötzlich außerstande setzen kann, die mit der Lizenz verbundenen Rechte sicher auszuüben.“

MED.A.020 Eingeschränkte flugmedizinische Tauglichkeit

„a) Lizenzinhaber dürfen die mit ihrer Lizenz und mit zugehörigen Berechtigungen oder Zeugnissen verbundenen Rechte nicht ausüben, wenn sie:

(1) von einer Einschränkung ihrer flugmedizinischen Tauglichkeit Kenntnis haben, aufgrund deren sie diese Rechte unter Umständen nicht mehr sicher ausüben können; ...“

Da diese verbindlichen Vorgaben den oben dargestellten ICAO-Standards des Annex 1 nahezu wörtlich entsprechen, kann insofern auf die obigen Ausführungen verwiesen werden. Festzustellen ist damit, dass das derzeit geltende EU-Recht in Übereinstimmung mit den internationalen Standards der ICAO keine Verpflichtung der Piloten enthält, sich einer COVID-19-Impfung zu unterziehen. Im Gegenteil: Die Piloten sind sogar ausdrücklich dazu verpflichtet, ihre mit ihren Lizenzen verbunde-

12 Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates; ABl. L 311 vom 25.11.2011, S. 1.

nen Rechte nicht auszuüben, wenn eine solche Impfung die sichere Ausübung dieser Tätigkeit beeinträchtigen kann. Die Beurteilung hierüber obliegt ausschließlich ihnen selbst. Dies muss jedenfalls solange gelten, wie die völlige Neutralität der Impfstoffe hinsichtlich der Flugtauglichkeit nicht positiv belegt ist.

2. Das EASA Safety Information Bulletin No 2021-06 of 25 March 2021

In ihrem aktuellen Safety Bulletin¹³ zum vorliegenden Thema weist die EASA ausdrücklich auf folgendes hin: Obwohl die überwiegende Mehrheit der bisher bekannten Nebeneffekte einen milden Verlauf genommen hätten und die Sicherheit der genehmigten Impfstoffe nicht in Frage stünden, wird in diesem Safety Bulletin zugestanden, dass Nebeneffekte möglicherweise verstärkt werden durch die Bedingungen im Flug, wenn die Reiseflughöhe erreicht ist, so etwa durch geringeren Luftdruck oder verminderten Sauerstoffgehalt.

Die EASA empfiehlt zwar dennoch eine Impfung, dies allerdings unter dort beschriebenen starken Vorsichtsmaßnahmen. Was die vorliegende Problematik anlangt, so ist zu beachten, dass sich diese Empfehlung an die Piloten (die aircrews) selbst richtet und nicht etwa an die Fluggesellschaften, damit sie die Impfungen gegenüber ihren Piloten womöglich zwangsweise durchsetzen. Die Fluggesellschaften sind nur insofern in die Empfehlung aufgenommen, als sie für den Fall einer Impfung auf die Einhaltung bestimmter Zeitabstände achten sollen.

Festzuhalten ist deshalb, dass auch die EASA die Fluggesellschaften nicht dazu anhält, Impfungen ihrer Piloten mit dem Mittel des Arbeitsrechts zwangsweise durchzusetzen. Vielmehr wird in Übereinstimmung mit dem internationalen Recht diese Entscheidung den Piloten selbst überlassen. Davon abgesehen hat die EASA den neuesten Stand der Forschungen zum Thema Impfung bisher nicht weiter thematisiert – möglicherweise deshalb, weil zunehmend auch Daten vorliegen, die an der Ungefährlichkeit in der hier relevanten Situation zweifeln lassen¹⁴.

13 EASA publishes Safety Information Bulletin SIB 2021-06 Vaccination of Aircrew - Operational Recommendations, <https://www.easa.europa.eu/newsroom-and-events/news/easa-publishes-safety-information-bulletin-sib-2021-06-vaccination-aircrew> (zuletzt abgerufen am 2. April 2022).

14 Effectiveness of COVID-19 vaccines against Omicron or Delta infection, <https://www.medrxiv.org/content/10.1101/2021.12.30.21268565v1>; Vaccinated and unvaccinated individuals have similar viral loads in communities with a high prevalence of the SARS-CoV-2 delta variant, <https://www.medrxiv.org/content/10.1101/2021.07.31.21261387v1>, COVID vaccination and age-stratified all-cause mortality risk https://www.researchgate.net/publication/355581860_COVID_vaccinati

Auch das Luftfahrt-Bundesamt hat sich bisher zu diesem Thema auffallend zurückgehalten. Auf der website des LBA befand sich zwar bis vor kurzem eine Unterseite mit der Bezeichnung „Mitteilungen und Regelungen des Luftfahrt-Bundesamtes zum Thema Covid-19“; diese ist allerdings zwischenzeitlich gelöscht worden; sie war ohnehin leer.

III. Deutsches Recht

Das deutsche Recht sieht eine Impfpflicht für Beschäftigte in der Pflege und in Krankenhäusern ab dem 16. März 2022 vor¹⁵. Auch die Einführung einer allgemeinen Impfpflicht wird diskutiert¹⁶. Es stellt sich deshalb die Frage, ob eine Impfpflicht für Piloten verfassungsmäßig wäre oder ob sie gegebenenfalls vom Arbeitgeber eines Piloten im Rahmen des Arbeitsverhältnisses (mit der Sanktionsmöglichkeit der Kündigung) einseitig angeordnet werden könnte. Bedenken hiergegen ergeben sich insbesondere aus dem Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG¹⁷).

1. Das Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG)

Das Grundrecht auf Leben und körperliche Unversehrtheit schützt u.a. die physische Gesundheit eines Menschen, die auch die körperliche Integrität umfasst. Sowohl das Einführen der Nadel in den Oberarm als auch die Zuführung des Impfstoffs selbst beeinträchtigen die körperliche Integrität. Eine Impfung gegen das Covid-19-Virus stellt somit einen Eingriff in den Schutzbereich von Art. 2 Abs. 2 Satz 1 Grundgesetz dar.

on_and_age-stratified_all-cause_mortality_risk; Autoimmune hepatitis developing after COVID 19 vaccine: presumed guilty? <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2210740121002199?via%3Dihub>; Vestibular neuritis after COVID-19 vaccination <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/21645515.2021.2013085?needAccess=true>; SARS-CoV-2 vaccination and myocarditis or myopericarditis: population based cohort study, <https://www.bmj.com/content/375/bmj-2021-068665> (zuletzt abgerufen am 2. April 2022).

- 15 Einfügung eines § 20a in das Infektionsschutzgesetz durch das Gesetz zur Stärkung der Impfprävention gegen COVID-19 und zur Änderung weiterer Vorschriften im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie vom 10. Dezember 2021, BGBl. I S. 5162 ff.
- 16 Neue Corona-Regeln: Was Bund und Länder beschlossen haben, <https://www.tagesschau.de/inland/beschluss-bund-laender-corona-101.html> (zuletzt abgerufen am 2. April 2022).
- 17 Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 100-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 1 u. 2 Satz 2 des Gesetzes vom 29. September 2020 (BGBl. I S. 2048) geändert worden ist.

Dieses Grundrecht kann allerdings auf Grund eines Gesetzes eingeschränkt werden (Art. 2 Abs. 2 Satz 3 GG). Mangels entsprechender Ermächtigung im Infektionsschutzgesetz ist eine Einschränkung für die hier relevante Berufsgruppe allerdings gegenwärtig (noch) nicht gegeben. Sollte die mittlerweile für Pflegeberufe eingeführte Impfpflicht auf Piloten ausgedehnt werden, müsste auch dies mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit vereinbar sein.

Dies gilt auch für die Anordnung einer Impfpflicht durch den Arbeitgeber. Unabhängig davon, ob die Grundrechte im Verhältnis zwischen Privaten insbesondere im Arbeitsrecht eine bloß mittelbare oder sogar eine unmittelbare Geltung beanspruchen, gilt hier jedenfalls auch der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit und wird insbesondere im Betriebserfassungsrecht durch die gesetzliche Verpflichtung von Arbeitgeber und Betriebsrat, die freie Entfaltung der Persönlichkeit der im Betrieb beschäftigten Arbeitnehmer zu schützen und zu fördern, konkretisiert (§ 75 Abs. 2 BetrVG). Im Arbeitsrecht hat das Verhältnismäßigkeitsprinzip zudem insbesondere bei Kündigungen eine entscheidende Bedeutung. Eine Kündigung darf nur das letzte Mittel (*ultima ratio*) zur Konfliktlösung sein. Der Arbeitgeber darf eine Kündigung erst dann aussprechen, wenn alle mildereren und den Arbeitnehmer weniger belastenden Mittel ausgeschöpft sind¹⁸. Da in der vorliegenden Konstellation die Impfpflicht mit der Sanktion der Kündigung verbunden werden soll, muss sich auch diese Maßnahme am Grundsatz der Verhältnismäßigkeit messen lassen.

2. Der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit

Verhältnismäßig wäre diese Maßnahme nur dann, wenn mit ihr ein legitimer Zweck verfolgt wird und sie ferner zur Erreichung dieses Zwecks geeignet, erforderlich und im Verhältnis zum Zweck auch angemessen ist¹⁹. Für eine Abwägung zwischen dem Mittel der Impfpflicht und dem damit verfolgten Zweck ist es zunächst notwendig, nochmals auf den Zusammenhang zwischen COVID-19-Impfung und Flugsicherheit zu schauen.

18 BAG v. 21.4.1971 - GS 1/68, Rechtsprechung: GS 1/68 - dejure.org; BAG, Urteil vom 20.06.2013 - 2 AZR 583/12, BAG, Urteil vom 20.06.2013 - 2 AZR 583/12 - openJur.

19 So auch Deutscher Bundestag, Wissenschaftliche Dienste, Verfassungsmäßigkeit einer Pflicht zur Impfung von Kindern gegen COVID-19, Aktenzeichen: WD 3 - 3000 - 113/21 Abschluss der Arbeit: 15.06.21, WD-3-113-21-pdf-data.pdf (bundestag.de).

a) Das Mittel der Impfpflicht

aa) Flugsicherheitsrecht und Risiko

Festzuhalten und unumstritten ist, dass die Auswirkungen dieser Impfungen noch nicht vollständig erforscht sind. Die bisherigen, im allgemeinen nicht beunruhigenden Erfahrungen mögen zwar ein Anlass dafür sein, sie für die Allgemeinheit und für die meisten Berufsgruppen zu empfehlen oder gar zur Pflicht zu machen. Für Piloten ist allerdings eine modifizierte Betrachtungsweise geboten.

Es ist insofern erneut hervorzuheben, dass Piloten bei Ausübung ihres Berufs völlig anderen Umweltbedingungen ausgesetzt sind als der Rest der Bevölkerung, und dass das Flugsicherheitsrecht darauf ausgerichtet ist, Risiken grundsätzlich auszuschließen und nicht etwa darauf, sie in Kauf zu nehmen. Die Flugsicherheit ist deshalb unter luftrechtlicher Betrachtungsweise nicht erst dann betroffen, wenn ein Risiko (positiv) bewiesen ist, sondern bereits dann, wenn es (negativ) nicht vollständig ausgeschlossen werden kann.

bb) Die Einschätzung von Versicherungen

Als Indikator für die Berechtigung dieser Auffassung kann auch die Einschätzung von Versicherungen dienen, die ja nicht dafür bekannt sind, ihren Kalkulationen „Verschwörungstheorien“ zugrunde zu legen. So hat „Die Haftpflichtkasse VVaG“ auf Anfrage bestätigt, dass Gesundheitsschäden durch die Corona-Schutzimpfung nicht mitversichert sind. Die LVM²⁰ leistet im Falle eines Impfschadens nur dann, wenn der Impfschaden innerhalb von 18 Monaten nach dem Tag der Impfung eingetreten ist. Man geht also offensichtlich dort davon aus, dass der Impfschaden über einen weitaus längeren Zeitraum auftreten kann als üblicherweise angenommen (48 Stunden).

b) Der Zweck der Impfpflicht

Um die für eine Verhältnismäßigkeitsprüfung notwendige Relation herstellen zu können, ist als nächstes der Zweck bzw. sind die denkbaren Zwecke zu definieren und sodann jeweils in das oben ausdifferenzierte Verhältnis zu dem Mittel der Impfung (als gesetzliche Verpflichtung oder unter Androhung der Kündigung) zu setzen. Insofern ist zunächst festzustellen, dass die Kündigungsandrohung zwar unmittelbar die Impfung des widerstrebenden Teils der Pilotenschaft bewirken soll. Es wäre jedoch zu

20 <https://www.lvm.de/cms/08132b8b-2cec-4106-82a2-5b21430287e/031-unfall-vertragsgrundlagen-u-527.pdf> (zuletzt abgerufen am 28. März 2022).

kurz ge-griffen, die Prüfung der Verhältnismäßigkeit auf diesen Zweck zu reduzieren. Denn das würde von der naiven Vorstellung ausgehen, dass es den Fluggesellschaften allein um das Wohlergehen von Personen (der betroffenen Piloten) geht, die eine von der Mehrheitsmeinung abweichende Auffassung über die Wirkungen der Impfungen haben. Zudem würde dies den Konflikt auf die Frage einer allgemeinen Impfpflicht verkürzen und die betroffenen Piloten in die Nähe von „Querdenkern“ rücken. Um der vorliegenden Thematik gerecht zu werden und sie nicht von vornherein in eine gesellschaftlich mittlerweile festgefahrene und emotionalisierte Auseinandersetzung mit gegenseitigen Schuldzuweisungen abgleiten zu lassen, ist folgendes nochmals ausdrücklich zu betonen:

Zum einen geht es den betroffenen Piloten nicht um eine allgemeine Impfverweigerung, sondern um die Sorge um ein noch nicht vollständig erforschtes Risiko für ihre Flugtauglichkeit. Zum anderen geht es den Fluggesellschaften nicht um die Überwindung einer Verweigerungshaltung gegenüber einer allgemeinen Impfpflicht. Unabhängig davon, welcher Zweck konkret von den Fluggesellschaften verfolgt wird, kommen insgesamt die folgenden Zwecke in Betracht:

- Zweck 1: Schutz anderer Menschen (Passagiere) vor Ansteckung durch Piloten.
- Zweck 2: Schutz der Piloten vor Ansteckung durch andere Menschen (Passagiere) im Interesse der Piloten selbst.
- Zweck 3: Schutz der Piloten vor Ansteckung durch andere Menschen zur Aufrechterhaltung des Luftverkehrs im Interesse der Fluggesellschaften.
- Zweck 4: Schutz der Piloten vor Ansteckung durch andere Menschen zur Aufrechterhaltung des Luftverkehrs im Interesse der Allgemeinheit.

c) Mittel-Zweck-Relation

Diese verschiedenen Zwecke sollen nachfolgend in Relation zu dem erörterten Mittel der Impfpflicht gesetzt werden.

Geeignetheit

Insofern ist zunächst festzustellen, dass die hier fragliche Maßnahme (Impfung aufgrund gesetzlicher Verpflichtung oder Kündigungsandrohung) als geeignet angese-

hen werden kann. Denn geeignet ist eine Maßnahme, wenn anzunehmen ist, dass sie den erstrebten Zweck erreicht oder doch wenigstens fördert (Zwecktauglichkeit). Die Wirksamkeit der infrage kommenden Impfstoffe vorausgesetzt, wird man dies für sämtliche der oben aufgeführten Zwecke annehmen können.

Dies gilt allerdings mit der Einschränkung, dass die betroffenen Piloten der Kündigungsandrohung nachgeben und sich zur Vermeidung einer Kündigung gezwungenermaßen impfen lassen. Denn bei einer Verwirklichung der Drohung, d.h. bei einer Kündigung, würden die betroffenen Piloten ihre Anstellung verlieren und auf diese Weise aus dem beschriebenen Konflikt herausgenommen werden. Eine Verhältnismäßigkeitsprüfung würde sich dann naturgemäß erübrigen.

Die Maßnahme kann also nur dann als geeignet angesehen werden, wenn die Kündigungsandrohung nicht umgesetzt wird, d.h. wenn ein Pilot der Drohung (bzw. einer eventuellen gesetzlichen Verpflichtung) nachgibt. Dies gilt für sämtliche Variationsformen des oben ausgeführten Zwecks dieser Maßnahmen. Lediglich bei den Aspekten der Erforderlichkeit und der Angemessenheit mag es Unterschiede geben, die im Folgenden herauszuarbeiten sind.

aa) Zweck 1: Schutz anderer Menschen (Passagiere) vor Ansteckung durch Piloten

Erforderlichkeit

Unter diesem Aspekt ist die Frage zu stellen, ob es eine und – bejahendenfalls – welche Handlungsalternative es gibt, die ebenso geeignet, aber für die Betroffenen weniger einschneidend ist, also ihr Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit weniger intensiv oder bestenfalls gar nicht beeinträchtigt.

Wie oben (im Zusammenhang mit der „Geeignetheit“) bereits dargelegt, steht die Frage, ob eine solche allgemeine Impfpflicht erforderlich und schließlich auch angemessen ist, vorliegend nicht zur Diskussion. Eine berufsbezogene Impfpflicht (für Piloten) wäre unter diesem Aspekt jedenfalls zumindest nicht erforderlich. Denn zum einen handelt es sich bei Passagieren in der Regel nicht um Gruppen von „älteren und vorerkrankten Menschen“, die als solche besonders schutzwürdig sind, was die Einführung einer Impfpflicht zu rechtfertigen vermag. Und zum anderen ist das Berufs-

bild von Pflegepersonal gekennzeichnet von dem unmittelbaren physischen Kontakt zu den betreffenden Menschen.

Dies ist aber bei Piloten gerade nicht der Fall. Sie halten sich separiert von den Flugpassagieren im Cockpit eines Flugzeuges auf, getrennt durch eine Cockpittür. Es besteht für den nicht geimpften Piloten auch keine betriebliche Notwendigkeit, die Flugpassagiere beim Einsteigen persönlich zu begrüßen bzw. beim Aussteigen persönlich zu verabschieden. Zusätzlich zum Maskentragen und den Testungen vor Antritt eines Fluges (auch zum Schutz der übrigen Besatzungsmitglieder) bestünde ein Alternativmittel zur Impfung und Kündigung deshalb beispielsweise darin, die Piloten strikt von den Flugpassagieren zu separieren, so dass sie keinerlei Kontakt zu ihnen haben.

Dabei lässt sich die Frage, ob die Impfung oder die Isolierung milder ist, nicht objektiv beantworten. Ihre Beantwortung ist vielmehr vom persönlichen Empfinden des Betroffenen abhängig. Das bedeutet, dass man einem ungeimpften Piloten die Wahlmöglichkeit lassen müsste, ob er sich – zur Vermeidung seiner Kündigung – impfen lässt oder ob er die Isolation dem Impfen bzw. der Kündigung vorzieht.

Das Mittel der Impfpflicht und der Kündigungsandrohung zur Erreichung des oben genannten Zwecks, nämlich des Schutzes anderer Menschen (insbesondere Passagiere) vor Ansteckung durch einen Piloten ist deshalb wegen Nicht-Erforderlichkeit nicht verhältnismäßig und bereits aus diesem Grunde rechtswidrig. Eine Angemessenheitsprüfung erübrigt sich deshalb insofern.

bb) Zweck 2: Schutz der Piloten vor Ansteckung durch andere Menschen (Passagiere) im Interesse der Piloten selbst

Erforderlichkeit

Auch bezogen auf diesen Zweck muss man das Mittel der Impfpflicht als nicht erforderlich bezeichnen. Denn auch insofern kommt als milderes Alternativmittel die Isolierung der Piloten in Betracht. Für die Ausübung ihrer Tätigkeit sind Piloten nicht auf den physischen Kontakt zu den Passagieren angewiesen. Eine weitestgehende Isolierung im Cockpit lässt sich ohne großen Aufwand und ohne Behinderung der Betriebsabläufe durchaus herstellen bzw. ist ohnehin bereits gängige Praxis. Insofern kann auf die oben gemachten Ausführungen (zu Zweck 1) verwiesen und festgestellt werden, dass die genannte Maßnahme zur Erreichung von Zweck 2 nicht erforderlich.

Angemessenheit

Abgesehen davon wäre eine Impfpflicht, die ausschließlich den Schutz des betreffenden Piloten zum Ziel hätte, auch nicht angemessen. Die Verfügungsbefugnis über das Grundrecht auf Gesundheit obliegt dem Grundrechtsträger in erster Linie selbst. Wie oben bereits dargestellt, entspricht dies auch den hier anwendbaren ICAO-Standards und dem EU-Recht. Ein Pilot würde bei einer Impfpflicht, die ansonsten keine weiteren Zwecke verfolgt, zu einer Entscheidung über seinen Gesundheitszustand gezwungen werden, die er sonst so nicht getroffen hätte und die im Übrigen mit dem EU-Recht (Part-MED) nicht in Einklang steht. Eine Impfpflicht und eine damit verbundene Kündigungsandrohung zu dem Zweck, Piloten in ihrem eigenen Interesse vor einer Ansteckung durch andere Menschen zu schützen, wäre damit weder erforderlich noch angemessen und deshalb rechtswidrig.

cc) Zweck 3: Schutz der Piloten vor Ansteckung durch andere Menschen zur Aufrechterhaltung des Luftverkehrs im Interesse der Fluggesellschaften

Wie oben (unter „A. Problemstellung“) dargestellt, bezwecken die Fluggesellschaften, die diese Maßnahmen ergreifen (wollen), damit ohnehin weniger den Schutz der Passagiere oder den Schutz ihrer Piloten um ihrer selbst willen. Vielmehr wird damit der dahinter liegende Zweck verfolgt, operative Schwierigkeiten zu vermeiden, die dadurch entstehen können, dass ungeimpfte Piloten nur einschränkt eingesetzt werden können, d.h. nicht auf Strecken in Länder, die bereits ihrerseits eine (gesetzliche) Impfpflicht eingeführt haben.

Erforderlichkeit

Anders als in den beiden bisher behandelten Konstellationen hat hier eine Isolation der Piloten im Cockpit zur Vermeidung von Kontakten zu den Passagieren und damit zur Vermeidung von wechselseitigen Ansteckungen als milderes Mittel auszuscheiden. Denn dies würde nicht das Problem beheben, dass die Piloten in die entsprechenden Länder nicht einreisen dürfen, um dort die vorgeschriebenen Ruhezeiten zu absolvieren.

Als milderes Alternativmittel kommt für die Routen in diese Länder deshalb allenfalls der Einsatz von geimpften Piloten in Frage. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass dieses Mittel, soll es wirklich als (milderes) Alternativmittel in Betracht gezogen werden, seinerseits geeignet sein muss, um das oben genannte Ziel zu erreichen, also die operativen Probleme einer davon betroffenen Fluggesellschaft zu beheben.

Hier ist zu bedenken, dass die Impfstoffe länderspezifisch untereinander wechselseitig nicht immer anerkannt sind. Selbst da, wo es Impfpflichten gibt, besteht bisweilen Unsicherheit darüber, welche Impfstoffe jeweils akzeptiert werden. Auch eine hohe Impfquote in der Piloten-Belegschaft einer Fluggesellschaft vergrößert deshalb nicht notwendigerweise den Spielraum einer Fluggesellschaft, den Einsatz so zu steuern, dass das geplante Streckennetz aufrechterhalten werden kann.

Diese Aspekte sprechen zwar gegen eine Geeignetheit. Dennoch soll die Auseinandersetzung mit ihnen hier nicht weiter vertieft werden, da ihre Relevanz zu sehr vom Einzelfall und einer Vielzahl unterschiedlicher Faktoren abhängt (Impfquote, Streckennetz, Anforderungen der angeflogenen Länder). Es soll deshalb im vorliegenden Zusammenhang unterstellt werden, dass die Erhöhung der Impfquote in der Pilotenschaft den Fluggesellschaften ihre operativen Belastungen zumindest erleichtern kann. Damit soll es vorliegend bei der bereits getroffenen Feststellung bleiben, dass die Impfpflicht zumindest als geeignet in der Form der „Zwecktauglichkeit“ (also der Möglichkeit, die Erreichung des Zwecks zumindest zu fördern) angesehen werden kann, den hiermit verfolgten Zweck (hier: Zweck 3) zu erreichen.

Da – wie oben dargestellt – auch ein (milderes) Alternativmittel nicht zur Verfügung steht, würde diese Maßnahme mit den beschriebenen Einschränkungen also auch nicht an der Erforderlichkeit scheitern.

Angemessenheit

Allerdings stellt sich die Frage, ob der mit der genannten Maßnahme erstrebte Vorteil (Erreichung von Zweck 3) für eine Fluggesellschaft in einem angemessenen Verhältnis zu seinen Nachteilen steht. Dieser Nachteil liegt zunächst in der Inkaufnahme einer Beeinträchtigung des Rechts der Piloten auf körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 2 Satz 1 Grundgesetz). Es ist bereits zweifelhaft, ob die Vermeidung von wirtschaftlichen Nachteilen eines Arbeitgebers eine gesundheitliche Beeinträchtigung seiner Mitarbeiter aufwiegen kann, zumal die Folgen der COVID-19-Impfungen bislang keineswegs vollständig geklärt sind, so dass eine Abwägung schwierig ist. Diese Frage kann allerdings im vorliegenden Zusammenhang dahinstehen, da die Nachteile einer Impfung von Piloten nicht nur in einer (möglicherweise zu vernachlässigenden) Beeinträchtigung ihres Grundrechts aus Artikel 2 Abs. 2 Satz 1 Grundgesetz zu sehen sind, sondern auch und vor allem in einem eventuellen Risiko für die Flugsicherheit.

Es wurde oben (B.I. und II.) dargestellt, dass sowohl die ICAO (in den von ihr beschlossenen einschlägigen Standards) als auch die EU (in ihren hier anwendbaren Vorschriften) davon ausgehen, dass das durch eine Impfung hervorgerufene Risiko für die Flugsicherheit wegen der besonderen Bedingungen in einem Flugzeug (im Vergleich zu den Bedingungen am Boden) noch weniger als dort in jeder Hinsicht erforscht ist. Es wurde weiterhin bereits erörtert, dass die Verantwortung der ICAO und der weltweiten Gesetzgeber für die Flugsicherheit sich nicht darin erschöpfen kann, nur eindeutig bewiesene Gefahren auszuschließen, sondern auch die Inkaufnahme von Risiken zu vermeiden, die noch nicht eindeutig bewiesen sind. Schließlich wurde oben bereits dargestellt, dass aus diesen Gründen die Entscheidung darüber, ob ein Pilot sich und seine Passagiere diesem Risiko aussetzen will, letztlich ihm selbst in einem umfassenden Abwägungsprozess überlassen bleiben muss.

Der Nachteil einer Impfpflicht (plus Kündigungsandrohung) läge deshalb im Wesentlichen in der Inkaufnahme einer Situation, deren Ungefährlichkeit für die Flugsicherheit noch nicht abschließend bewiesen ist. Dies ist – spiegelbildlich – gleichbedeutend mit der Hinnahme eines entsprechenden Risikos. Selbst wenn dieser Nachteil lediglich als hypothetisch angesehen werden sollte, so kann er nicht von den operativen und damit wirtschaftlichen Nachteilen überwogen werden, die möglicherweise durch eine Nicht-Impfung bewirkt werden. Die Fälle des Germanwings-Copiloten, der einen erweiterten Selbstmord begangen hat, und der „Boeing MAX“ haben gezeigt, dass die Zurückstellung von Risiken für Leib und Leben der Passagiere gegenüber wirtschaftlichen Interessen eine falsche und nicht hinnehmbare Abwägung darstellt. Die beabsichtigten Maßnahmen sind deshalb im Verhältnis zu dem damit verfolgten Zweck (hier: Zweck 3) unangemessen und damit rechtswidrig.

dd) Zweck 4: Schutz der Piloten vor Ansteckung durch andere Menschen zur Aufrechterhaltung des Luftverkehrs im Interesse der Allgemeinheit

Möglicherweise führt eine Abwägung allerdings zu einem anderen Ergebnis, wenn man dem Risiko für die Flugsicherheit nicht die unmittelbaren operativen, d.h. wirtschaftlichen Interessen der Fluggesellschaften gegenüberstellt, sondern die dahinter stehenden Interessen der Allgemeinheit an einem möglichst umfassenden und zuverlässigen Luftverkehrsnetz. Dies würde bedeuten, dass man dem Interesse an einem derartigen Luftverkehrsnetz einen derart hohen Rang einräumen würde, dass dieses sogar auf Kosten von Risiken für Leib und Leben durchzusetzen wäre.

Das Bundesverwaltungsgericht hat in seinem Beschluss vom 22.12.2020²¹ die Impfpflicht für Bundeswehrsoldaten (Basisimpfungen wie Tetanus, Diphtherie) als rechtmäßig beurteilt. Nach § 17 a Abs. 2 SG²² muss der Soldat ärztliche Maßnahmen gegen seinen Willen dulden, wenn sie der Verhütung oder Bekämpfung übertragbarer Krankheiten dienen. Die darin normierte Impfpflicht für Soldaten, die bisher weitergehend ist als für sonstige Staatsbürger, beruht auf Erwägung, dass eine Verbreitung übertragbarer Krankheiten die Einsatzbereitschaft militärischer Verbände erheblich schwächen kann. Die daraus möglicherweise folgende Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit der Bundeswehr stünde deshalb im Widerspruch zu Art. 87 a Abs. 1 Satz 1 Grundgesetz²³. Zudem akzeptieren Soldaten bereits von Berufs wegen erhebliche Risiken für ihre körperliche Unversehrtheit. Unzumutbar wäre eine Impfpflicht oder vergleichbare Maßnahmen deshalb nur bei objektiven, erheblichen Gefahren für Leben oder Gesundheit.

Es ist ausgesprochen fraglich, ob diese Überlegungen auch auf die vorliegende Konstellation übertragen werden können. Dies würde nämlich voraussetzen, dass das Interesse an einem möglichst umfassenden und zuverlässigen Luftverkehrsnetz auf eine Stufe mit der Verteidigungsfähigkeit der Bundesrepublik Deutschland einschließlich ihrer Bündnisverpflichtungen gestellt werden müsste – ein Gedanke, der sich von vornherein verbietet. Die grundsätzlich unterschiedliche Bewertung wird auch dadurch bestätigt, dass die Bundeswehr und ihre Funktionsfähigkeit Verfassungsrang haben, was bei der Luftfahrt nicht der Fall ist. Mit diesen Überlegungen korrespondiert, dass Soldaten in einem Sonderrechtsverhältnis zum Staat stehen, was auf Piloten bekanntlich ebenfalls nicht zutrifft.

Auch eine Impfpflicht, die im Interesse der Allgemeinheit an einem umfassenden und zuverlässigen Luftverkehrsnetz eingeführt werden würde, wäre deshalb nicht angemessen und damit rechtswidrig.

21 Az.: WNB 8.20, BVerwG 2 WNB 8.20, Beschluss vom 22. Dezember 2020, Bundesverwaltungsgericht.

22 Soldatengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 30. Mai 2005 (BGBl. I S. 1482), das zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 20. August 2021 (BGBl. I S. 3932) geändert worden ist.

23 Die Vorschrift lautet: „Der Bund stellt Streitkräfte zur Verteidigung auf.“

C. Zusammenfassung und Ergebnis

Flugzeugbesetzungen sind bekanntlich anderen Umweltbedingungen ausgesetzt als andere Berufsgruppen, insbesondere einem verringerten Luftdruck, einer veränderten Luftzusammensetzung, verringerter Luftfeuchtigkeit, ferner Zeitunterschieden u.v.a.m. Hierin liegt angesichts dessen, dass die Folgen einer COVID-19-Impfung²⁴ noch nicht in vollem Umfang erforscht sind (insbesondere unter den besonderen Umständen im Cockpit), ein bisher nicht endgültig einschätzbares Risiko. Damit steht die Impfpflicht im Widerspruch zum Grundgedanken des Flugsicherheitsrechts, Risiken auszuschließen und nicht etwa, sie in Kauf zu nehmen.

Es existieren derzeit weder völkerrechtliche Vorgaben der ICAO noch in Europa verbindliche gesetzliche Verpflichtungen für Piloten, sich gegen COVID-19 impfen zu lassen. Auch Fluggesellschaften sind weder verpflichtet noch berechtigt, gegenüber ihren Piloten Impfungen durchzusetzen.

Insofern ist zu berücksichtigen, dass eine Impfpflicht nicht der Aufrechterhaltung der Tauglichkeit dient, sondern sie infrage stellen würde bzw. bestenfalls neutral wäre. Dass die konkreten Auswirkungen noch nicht endgültig erforscht sind, kann kein Grund sein, entsprechende Zweifel bereits im Ansatz für unberechtigt zu halten und das für die Flugsicherheit geforderte „acceptable level of safety“ einfach zu unterstellen. Für die Flugsicherheit (hier: Tauglichkeit) muss nämlich nicht (positiv) bewiesen sein, dass ein körperlicher Eingriff ungefährlich ist. Für ihre Beeinträchtigung reicht es damit aus, dass eine Gefährdung zumindest möglich ist. Dies ist angesichts des noch nicht abgeschlossenen Forschungsstandes der Fall.

Die Impfpflicht für Piloten darf deshalb bereits dann nicht eingeführt werden, wenn man sie isoliert vor dem Hintergrund der Flugsicherheit (Tauglichkeit) sieht. Ihr Zweck ist allerdings auch nicht die Aufrechterhaltung der Tauglichkeit, sondern ein ganz anderer, nämlich die Sicherung der operativen und damit wirtschaftlichen Belange der Fluggesellschaften. Selbst wenn man das damit verbundene Risiko für akzeptabel halten sollte, gerät damit die Impfpflicht zusätzlich in einen Abwägungs-

24 Zur Definition und Abgrenzung der vorhandenen Impfstoffe vgl. die Ausarbeitung der Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages vom 25. Januar 2021 - WD 9 - 3000 - 116/20 - Regelungen zu genbasierten Impfstoffen: Begriffliche Einordnung und arzneimittelrechtliche Zulassung <https://www.bundestag.de/resource/blob/852226/d37bc32fab0a37e0c6009d2e93d2a075/WD-9-116-20-pdf-data.pdf> (zuletzt abgerufen am 2. April 2022).

Abhandlung

konflikt zwischen der Infragestellung der Flugsicherheit (Tauglichkeit der Piloten) einerseits und den wirtschaftlichen Belangen der Fluggesellschaften andererseits. Wegen ihres unmittelbaren Bezugs zu Leib und Leben bedarf es keiner weiteren Begründung, dass die Flugsicherheit hier Vorrang hat.