



Antwort der Landesregierung auf eine Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung

Abgeordneter Wulf Gallert (DIE LINKE)

Flugzeugzulassungen in Sachsen-Anhalt

Kleine Anfrage - KA 6/8325

Antwort der Landesregierung erstellt vom Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr

- 1. Welche Genehmigungen und Dokumente müssen für gewerbliche und nicht gewerbliche Flugzeuge, welche im Besitz sachsen-anhaltischer Firmen oder auf Flugplätzen in Sachsen-Anhalt stationiert sind, erbracht werden?**

Die Genehmigungen und Dokumente, die mitzuführen sind, hängen sowohl vom Betrieb des Luftfahrzeuges als auch von der Art, Herkunft sowie dem Luftfahrzeugmuster ab. Bei der Nutzung von ausländischen Luftfahrzeugen im Geltungs-bereich des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) sind für diese Luftfahrzeuge die Urkunden und Dokumente gemäß § 99 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (Luft-VZO) mitzuführen.

Grundsätzlich sollen für nicht gewerbliche Flugzeuge folgende Genehmigungen und Dokumente erbracht werden:

- Eintragungsschein (u. a. in welchem Staat zugelassen, Muster, wofür genutzt)
- Lufttüchtigkeitsfolgezeugnis (Jahresnachprüfung)
- Versicherungsbestätigung im Original (Abschluss mind. für eine Haftpflichtversicherung)
- Flughandbuch
- Bordbuch
- Lizenz für Luftfunkstelle

Für gewerbliche Flugzeuge sollen *zusätzlich* noch folgende Dokumente bzw. Genehmigungen erbracht werden:

- MEL (Minimum Equipment List)
- AOC (Air Operator Certificate)
- Versicherungsbestätigung für eine zweite Haftpflichtversicherung (Versicherung für Fracht und Personen, falls der Flug nicht stattfindet)
- Betriebshandbuch für das Unternehmen

Hat das Luftfahrzeug einen Strahlantrieb, wird zusätzlich ein Lärmzeugnis gemäß der Bestimmungen des Registrierungslandes gefordert.

Prinzipiell wird vom Gesetzgeber dabei nicht unterschieden ob das Luftfahrzeug in Sachsen-Anhalt stationiert ist bzw. im Besitz einer Firma aus Sachsen-Anhalt ist oder nicht.

2. Welche besonderen Anforderungen der Zulassungen und Nachweise werden an die unter 1. genannten Flugzeuge gestellt, wenn diese im Nicht-EU-Ausland registriert sind?

Ausländische Luftfahrzeuge haben die im Eintragsstaat für den internationalen Luftverkehr vorgeschriebenen Urkunden, insbesondere die Bescheinigung über die Eintragung der Lufttüchtigkeit, mitzuführen. Weiterhin ist ein Nachweis über die Deckung der Haftpflicht bei Schädigung von Dritten mitzuführen. Wenn ein Luftfahrzeug für den gewerblichen (gewerblich im Sinne des Luftverkehrsrechts) Luftverkehr eingesetzt werden soll, ist eine Einflugerlaubnis nötig.

3. Wer ist berechtigt, die entsprechenden Zertifikate für hier gewerblich und nicht gewerblich genutzte Flugzeuge auszustellen, wenn diese im Nicht-EU-Ausland registriert sind?

Berechtigt sind die Behörden und die durch diese ggf. beauftragten Institutionen der Registrierungsländer. Eine Einflugerlaubnis, soweit nötig (siehe Frage 2), wird durch das Luftfahrtbundesamt (LBA) erteilt. Die Versicherungsnachweise erteilt der jeweilige Versicherer.

4. Ist es möglich, beim Fehlen von Unterlagen, wie z. B. einer Haftpflichtversicherung, eine vorläufige Flugerlaubnis zu erteilen?

Gemäß § 1 LuftVG ist der Luftraum über Deutschland frei. Daher ist prinzipiell eine Flugerlaubnis nicht notwendig. Unabhängig davon sind die entsprechenden Unterlagen vorzuhalten. Das Fehlen von Unterlagen führt zu einer unmittelbaren Untersagung des Betriebes eines Luftfahrzeugs. Ein Luftfahrzeug ohne gültige Haftpflichtversicherung darf beispielsweise nicht betrieben werden.

5. a) Liegen für die am Verkehrslandeplatz Magdeburg stationierten Flugzeuge des Typs Antonow AN die notwendigen Genehmigungen und Nachweise vor?

Am Flugplatz Magdeburg/City sind derzeit 3 Luftfahrzeuge vom Typ AN-28 stationiert. Davon wurden seit 2011 nur zwei Luftfahrzeuge und seit 2012 nur noch ein Luftfahrzeug eingesetzt.

Zum Zeitpunkt der Kontrollen durch das Landesverwaltungsamt und der örtlichen Luftaufsicht im Auftrag des Landesverwaltungsamtes lagen die im Rahmen der Prüfmöglichkeiten kontrollierten Dokumente augenscheinlich vor. Die Begutachtung des Luftfahrzeuges durch die Landesluftfahrtbehörde kann dabei nur in begrenztem Rahmen erfolgen. Daher wurde eine tiefgründige Inspektion durch das Luftfahrtbundesamt (LBA) am 30.10.2013 durchgeführt. Das abschließende Ergebnis liegt derzeit noch nicht vor. Da nach Rücksprache des LBA mit der Russischen Luftfahrtbehörde nach neuestem Stand Unklarheiten bestehen, wurde der Betrieb für das bisher eingesetzte Luftfahrzeug durch das LBA per 25.4.2014 bis zur endgültigen Klärung des Sachverhalts vorsorglich untersagt.

b) Wo können diese eingesehen werden? Gibt es bei der Einsicht Einschränkungen? Wenn ja, warum und welche?

Soweit Prüfprotokolle angefertigt wurden können diese auf Antrag bei der zuständigen Landesluftfahrtbehörde (Landesverwaltungsamt) eingesehen werden. Soweit gemäß § 2 ff. LBA-Gesetz bei luftaufsichtlicher Tätigkeit das LBA selbst oder in Amtshilfe tätig wird ist eine Einsichtnahme beim LBA selbst zu beantragen. In der Regel können sich nur die beteiligten Behörden Einsicht in die Genehmigungen und Nachweise des Luftfahrzeugs verschaffen. Sonstigen Dritten ist die Einsichtnahme nur mit Zustimmung des Luftfahrzeughalters möglich. Unbeschadet dessen gelten landes- bzw. bundesrechtliche Vorschriften zum Informationszugang Dritter.

c) Seit wann liegen die Nachweise vor und wann wurden diese kontrolliert?

Die Dokumentation der betreffenden Luftfahrzeuge wurde im Rahmen der örtlichen und überörtlichen Luftaufsicht in den Jahren 2013 und 2014 partiell abgeprüft.

d) Welche Konsequenzen ergeben sich aus der Unvollständigkeit von notwendigen Nachweisen?

Gemäß § 1 LuftVG ist der Luftraum über Deutschland frei. Daher ist prinzipiell eine Flugerlaubnis nicht notwendig. Unabhängig davon sind die entsprechenden Unterlagen vorzuhalten. Das Fehlen von Unterlagen führt zu einer sofortigen Untersagung des Betriebes eines Luftfahrzeugs. Ein Luftfahrzeug ohne gültige Haftpflichtversicherung darf beispielsweise nicht betrieben werden.