LANDTAG MECKLENBURG-VORPOMMERN **Drucksache 6/2427**
6. Wahlperiode **19.12.2013**

KLEINE ANFRAGE

der Abgeordneten Dr. Ursula Karlowski, Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Nachfragen zur Kleinen Anfrage auf Drucksache 6/2037
Überprüfung von Flugzeugregistrierungen durch die Landesluftfahrtbehörde

und

ANTWORT

der Landesregierung

Vorbemerkung

Einleitend wird seitens der Landesregierung nachfolgende Klarstellung zum bisherigen Sachstand vorgenommen:
Der Verein Air Experience e. V. hat mit Schreiben vom 22. März 2011 an die Luftfahrtbehörde des Landes mitgeteilt, dass das Luftfahrzeug YAK-12 bis zur Behebung aller Beanstandungen im Ergebnis eines Ortstermins am 7. März 2011 in Rerik-Zweedorf außer Betrieb gesetzt wird. Das Luftfahrt-Bundesamt hat keine Stilllegung verfügt.
Am 12. August 2011 hat die Luftfahrtbehörde des Landes Mecklenburg-Vorpommern auf der Grundlage einer Information des Luftfahrt-Bundesamtes durch luftaufsichtliche Verfügung dem Verein Air Experience e. V. sowie allen Flugplätzen des Landes die Ungültigkeit der russischen Registrierungen RA-xxxx K der Luftfahrzeugmuster YAK-12, YAK-52 und AN-26 mitgeteilt. Bis zu diesem Zeitpunkt war von gültigen Registrierungen dieser Luftfahrzeuge auszugehen. Am 19. August 2013 informierte schließlich das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung alle deutschen Landesluftfahrtbehörden über die Ungültigkeit dieser russischen Registrierungen.

Der Minister für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung hat namens der Landesregierung die Kleine Anfrage mit Schreiben vom 17. Dezember 2013 beantwortet.

Der Verein Air Experience e. V. mit Sitz in Zweedorf nutzte in der Vergangenheit ein Flugzeug des Typs YAK-12 (Kennung: RA-3499K). Dieses Flugzeug besaß bis zum Zeitpunkt seiner Stilllegung durch das Luftfahrtbundesamt (LBA) Mitte 2011 über viele Jahre keine gültige Zulassung. Die sächsischen Landesluftfahrtbehörden hatten bereits 2011 in einem Schreiben an die Beauftragten für Luftaufsicht darauf hingewiesen, dass der Betrieb von Luftfahrzeugen mit dem Kennungsschema RA-xxxxK eine Straftat ist. Das Luftfahrzeug YAK-12 (RA-3499K) war lediglich bei einem Verein „Federation of the Amateurs of Aviation“ (FLA) angemeldet, was luftfahrtrechtlich bedeutungslos war. Dies wird auch durch den folgenden Textauszug aus dem Aircraft Certificate of Registration der FLA für die YAK-12 (RA-3499K) deutlich:

Свидетельство о постановке на учет не является документом, подтверждающим государственную регистрацию

Die Übersetzung lautet:
Das Flugzeugregistrierungszertifikat gilt nicht als staatliches Registrierungsdokument.

Das Vereinsregister des zuständigen Amtsgerichts Bad Doberan hat mit Registerauszug vom 01.08.2013 festgestellt, dass der Verein „Air Experience e. V.“, entgegen der Aussagen in der Beantwortung der Kleinen Anfrage auf Drucksache 6/2037 bis zu diesem Zeitpunkt (01.08.2013) seinen Sitz am Sonderlandeplatz Rerik-Zweedorf nicht aufgegeben oder gelöscht hat und auch als Verein nicht gelöscht wurde.

Aus der Beantwortung der Kleinen Anfrage auf Drucksache 6/2037 ergeben sich daher neue Fragen und Unstimmigkeiten, die eine weitere Kleine Anfrage erforderlich machen.

1. Ist es richtig, dass der Verein Air Experience e. V. entgegen der Aussage der Landesregierung vom 16. Juli 2013 (Drucksache 6/2037) seinen Sitz am Sonderlandeplatz Rerik-Zweedorf Ende 2011 nicht aufgegeben hat?
   Wie erklärt die Landesregierung ihre Aussage in der Antwort vom 16. Juli 2013 auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Drucksache 6/2037), wonach der Sitz des Vereins am Sonderlandeplatz aufgegeben wurde?

Ein Auszug aus dem Vereinsregister vom 1. August 2013 belegt den Sitz des Vereins in Zweedorf. Die Angabe der Landesregierung zum Sitz des Vereins Air Experience e. V. in der Antwort auf die Kleine Anfrage auf Drucksache 6/2037 vom 16. Juli 2013 beruhte auf einer Schlussfolgerung aus einem Gespräch mit dem Flugplatzbetreiber, welche sich im Nachhinein als falsch herausgestellt hat. Die Angabe dazu wird hiermit korrigiert.

2. Ist es der Landesregierung prinzipiell möglich und auch üblich, Übersetzungen von russischen Texten in zu prüfenden Dokumenten anfertigen zu lassen?

   a) Waren bei der Landesluftfahrtbehörde Mecklenburg-Vorpommern in den Jahren 2008 - 2011 auch Mitarbeiter beschäftigt, die die russische Sprache beherrschten?
   b) Hat die Landesregierung die russischen Texte in den Dokumenten der FLA (Aircraft Registration Certificate und Certificate of Airworthiness) in den Jahren 2009 - 2010 ins Deutsche übersetzt oder übersetzen lassen und wenn ja, in welchen Akten finden sich diese Übersetzungen?
   c) Hat die Landesluftfahrtbehörde bei Vorlage des Aircraft Registration Certificate der Federation of the amateurs of aviation (FLA) für die YAK-12 (ausgestellt am 26.08.2008) im Mai 2009 auch den darin enthaltenen (russischen) Satz „Das Flugzeugregistrierungszertifikat gilt nicht als staatliches Registrierungsdokument“ wahrgenommen und wenn ja, weshalb ergaben sich dennoch „keine Anhaltspunkte … einer ungültigen nationalen Registrierung …“?

Zu 2, 2 a), 2 b) und 2 c)

Die Fragen 2, 2 a), 2 b) und 2 c) werden zusammenhängend beantwortet.

Die Landesregierung richtet sich bei der Beurteilung fremdsprachiger Dokumente in einem Verwaltungsverfahren nach den Vorschriften des Verwaltungsverfahrens-, Zustellungs- und Vollstreckungsgesetzeses des Landes Mecklenburg-Vorpommern (Landesverwaltungsverfahrensgesetz - VwVfG M-V). Im vorliegenden Fall hatte das Luftfahrt-Bundesamt im Jahr 2009 zuständigkeitshalber zu prüfen, ob das Luftfahrzeug YAK-12 eine Einflugerlaubnis nach § 2 Absatz 7 Luftverkehrsgesetz benötigt. Die Landesluftfahrtbehörde hat dem Luftfahrt-Bundesamt lediglich in Amtshilfe die dafür benötigten Unterlagen weitergeleitet. Das Prüfungserfordernis und die Beurteilung der vorliegenden fremdsprachlichen Dokumente lag daher im alleinigen Zuständigkeitsbereich des Luftfahrt-Bundesamtes.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

3. Wie erklärt die Landesregierung, dass sich in den Akten des Luftfahrt-Bundesamtes kein Schreiben der Landesluftfahrtbehörde Mecklenburg-Vorpommern vom 15. Juni 2009 findet, obwohl die Landesregierung in der Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Drucksache 6/2037) die Existenz eines solchen Schreibens behauptet?

Die Aktenführung des Luftfahrt-Bundesamtes kann seitens der Landesregierung nicht beurteilt werden.

4. Aus welchem Grund hat die Landesluftfahrtbehörde im Schreiben vom 6. Juli 2010 an das Luftfahrt-Bundesamt (Bitte um Prüfung der Zulässigkeit des Flugbetriebes der YAK-12) nicht auch das Aircraft Registration Certificate der FLA als Anlage übermittelt, obwohl gerade dieses Dokument den entscheidenden Hinweis auf die Nicht-Zulässigkeit des Flugbetriebes [siehe Frage 2 b)] enthielt?

Die Landesluftfahrtbehörde hatte dem Luftfahrt-Bundesamt bereits am 24. September 2009 die Dokumente für das Luftfahrzeug YAK-12, einschließlich des Aircraft Registration Certificate der FLA, auf elektronischem Wege zugeleitet. Eine nochmalige Übersendung war daher entbehrlich.

5. Wie erklärt die Landesregierung, dass im Schreiben vom 6. Juli 2010 an das Luftfahrtbundesamt angegeben wird, das Flugzeug YAK-12 sei bis zum 25.08.2008 polnisch registriert gewesen, obwohl dieses Flugzeug erst am 18.11.2008 von polnischen Behörden abgemeldet wurde?

Gemäß Artikel 19 des Chicagoer Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt (ICAO-Abkommen) erfolgt die Registrierung (Eintragung, Löschung, Änderung usw.) von Luftfahrzeugen in jedem Vertragsstaat nach dessen Gesetzen und Vorschriften. Die Einzelheiten des Verfahrens der polnischen Behörden können daher von deutscher Seite nicht beurteilt werden.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Landesregierung zu Frage 7 der Kleinen Anfrage auf Drucksache 6/2037 vom 16. Juli 2013 verwiesen.

6. Wie erklärt die Landesregierung, dass - im Widerspruch zu Angaben in der Antwort auf die Kleine Anfrage (Drucksache 6/2037) - der Inspektionsbericht des Luftfahrtbundesamtes vom 10. März 2011 angibt, dass das Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern im Vorfeld des Ortstermins am 7. März 2011 lediglich darum gebeten habe, das Luftfahrzeug (nicht die Zulassung) zu überprüfen und der Bericht in der Tat auch keine Aussagen zu einer etwaigen Prüfung der Zulassung des Flugzeuges enthält?

   a) Warum wurde im Rahmen des Ortstermins vom 7. März 2011 auf die Überprüfung der Zulassungsdokumente verzichtet?
   b) Warum hat die Landesluftfahrtbehörde im Zusammenhang mit der Überprüfung der YAK-12 (SP-ACC; RA-3499K) und seinen Zulassungsdokumenten nie Kontakt zur russischen Luftfahrtbehörde, zur polnischen Luftfahrtbehörde oder zur FLA aufgenommen?

Zu 6, 6 a) und 6 b)

Die Fragen 6, 6 a) und 6 b) werden zusammenhängend beantwortet.

Die Dokumente des Luftfahrzeuges sind dem Luftfahrt-Bundesamt bereits seit 2009 bekannt. Die Überprüfung erfolgte durch das Luftfahrt-Bundesamt nach dessen Vorschriften und Regelungen. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

7. Auf welche Weise hat Herr Minister Volker Schlotmann selbst bei der Überprüfung der Dokumente der Federation of the Amateurs of Aviation FLA (Aircraft Registration Certificate der YAK-12 vom 26.08.2008 und Certificate of Airworthiness) mitgewirkt?

   a) Welche Schritte der Überprüfung hat der Minister selbst unternommen oder bei Mitarbeitern des Ministeriums veranlasst?
   b) Welche Schritte hat der Minister persönlich kontrolliert?

Zu 7, 7 a) und 7 b)

Die Fragen 7, 7 a) und 7 b) werden zusammenhängend beantwortet.

Es wird zunächst auf die Antwort zu den Fragen 2, 2 a), 2 b) und 2 c) verwiesen.

Der Minister für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung, Herr Volker Schlotmann, hat daher an der Überprüfung der Dokumente nicht mitgewirkt.