

DM 1 Ministerium für Verkehrswesen

1 Leitung und Organisation	88
1.1 Allgemeines	23
1.2 Leitungsgremien	17
1.3 Organisation, Arbeitsplanung und Berichterstattung	37
1.4 Zusammenarbeit mit staatlichen Organen, gesellschaftlichen Organisationen, nichtstaatlichen Stellen und Betrieben	7
2 Planung und Finanzen	42
2.1 Allgemeines	15
2.2 Deutsche Lufthansa	6
2.3 Interflug	18
3 Recht	22
3.1 Allgemeines	12
3.2 Luftverkehrsgesetz und Luftverkehrsordnung, Luftfahrtgesetz	8
4 Arbeit und Löhne, Personalfragen	96
4.1 Allgemeines	12
4.2 Erlaubniswesen	5
4.3 Aus- und Weiterbildung	19
4.4 Personalunterlagen	56
5 Flugbetrieb	37
5.1 Allgemeines	12
5.2 Verkehrsflug	7
5.3 Wirtschaftsflug	15
5.3.1 Agrarflug	11
5.3.2 Spezialflug (Bildflug, Fernerkundung, Industrie- und Forschungsflug)	2
6 Flugsicherung	6
7 Ordnung und Sicherheit des Verkehrs in der Luft und auf Flugplätzen	173
7.1 Allgemeines	14
7.2 Abwehr terroristischer und krimineller Handlungen	6
7.3 Luftfahrthindernisse	150
8 Flugunfälle, -vorkommnisse und -störungen	280
8.1 Allgemeines	13
8.2 Flugunfälle, einschließlich Unfälle im Fallschirmsport	102
8.3 Vorkommnisse und Störungen	162
9 Zulassung, Prüfung, Betrieb und Abschreibung von Luftfahrzeugen	114
9.1 Allgemeines	15
9.2 Muster- und Verkehrszulassung	10
9.3 Betrieb	50
9.4 Abschreibung	35
10 Flugplätze, Flughäfen	20
10.1 Allgemeines	6
10.2 Flugplatzanlagen	8
10.3 Flugplatzausrüstungen	3
11 Luftsport	9
12 Internationale Angelegenheiten	330
12.1 Allgemeines	32
12.2 Zusammenarbeit mit anderen Ländern	99
12.3 Abkommen, Vereinbarungen und Verträge	122
12.3.1 Multilaterale Abkommen	27
12.3.2 Luftverkehrsabkommen	93
12.4 Mitarbeit und Mitgliedschaft in internationalen Organisationen (ICAO, IATA, IAAC, SITA)	27
12.5 Mitarbeit im RGW	45
12.5.1 Allgemeines	5
12.5.2 Ständige Kommissionen, Sektionen und Arbeitsgruppen	

Aufgaben/Organisation

Entwicklung der Organisationsstruktur der zentralen Organe des Verkehrswesens der DDR

Am 01. August 1945 nahm auf Grundlage des Befehls Nr. 17 des Obersten Chefs der Sowjetischen Militäradministration in Deutschland (SMAD) vom 27. Juli 1945 die **Deutsche Zentralverwaltung für Verkehr (DZVV)** unter der Leitung von Dr. Wilhelm Fitzner ihre Arbeit auf.[1] Ihr oblag die Unterstützung der Tätigkeit der SMAD bei der Regelung des gesamten Verkehrswesens in der Sowjetischen Besatzungszone (SBZ) und seine Ausrichtung nach einheitlichen Gesichtspunkten. In die DZVV wurde die im Juni 1945 gebildete Generaldirektion Wasserstraßen, Schifffahrt und Schiffsbau eingegliedert. Ebenso die durch SMAD-Befehl Nr. 010 vom 18. Juli 1945 geschaffene Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn. Im September 1945 erfolgte die Zuordnung der Generaldirektion Kraftverkehr und Straßenwesen. Die DZVV umfasste somit die drei Hauptverkehrsträger Schienenverkehr, Schifffahrt und Kraftverkehr.

Im März 1948 konstituierte sich die mit erweiterten wirtschaftslenkenden Aufgaben betraute Deutsche Wirtschaftskommission (DWK). Die bisherigen Deutschen Zentralverwaltungen wurden als Hauptverwaltungen in den Organisationsaufbau der DWK einbezogen. Mit Wirkung vom 05. April 1948 führte die DZVV die Bezeichnung **Hauptverwaltung Verkehr (HVV)**. Als Leiter fungierte Prof. Dr. Hans Reingruber. Der HVV unterstanden die Generaldirektionen Reichsbahn [2], Schifffahrt und Kraftverkehr und Straßenwesen. Die Hauptziele in der Arbeit der HVV richteten sich eindeutig auf die Stärkung und weitere Entwicklung des Volkseigentums in der SBZ. So sollten alle landeseigenen Bahnen in den Besitz der HVV übergehen, Privatbahnen übernommen, Autobahnen in die Verantwortung der Generaldirektion Kraftverkehr und Straßenwesen sowie Hafenanlagen und Groß Reedereien in die Verantwortung der Generaldirektion Schifffahrt überführt werden.[3]

Nach Gründung der DDR am 07. Oktober 1949 unterstanden die Generaldirektionen Reichsbahn, Schifffahrt und Kraftverkehr und Straßenwesen dem **Ministerium für Verkehr**. Das Amt des Ministers wurde Prof. Dr. Hans Reingruber übertragen. Die Schwerpunktaufgaben des Ministeriums bestanden v.a. im Ausbau der internationalen Verkehrsverbindungen und des Fremdenverkehrswesens sowie in der Verbesserung des Reiseverkehrs.

Im Zusammenhang mit der Neuorganisation im Eisenbahnwesen wurde durch Beschluss des Zentralkomitees der SED vom Februar 1953 das Ministerium für Verkehr einschließlich der ihm zugeordneten Generaldirektionen aufgelöst. Stattdessen entstanden im April 1953 das **Ministerium für Eisenbahnwesen** und die **Staatssekretariate für Schifffahrt** sowie für **Kraftverkehr und Straßenwesen**.

Bereits Ende November 1954 wurden diese drei Behörden im **Ministerium für Verkehrswesen (MfV)** wieder vereinigt. Die Organisationsstruktur des Ministeriums mit der Bildung von wirtschaftlich verantwortlichen Hauptverwaltungen glich den anderen Ministerien der DDR. Die Einrichtung von Stellvertreterbereichen des Ministers sollten der Koordinierung, Anleitung und Kontrolle der Aufgabengebiete des Ministeriums im Interesse einer komplexen Entwicklung des gesamten Verkehrswesens der DDR dienen. Zum Minister und Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn wurde Erwin Kramer berufen. Er leitete die Stellvertreter des Ministers und die Leiter der ihm zugeordneten zentralen Abteilungen an. Die Stellvertreter übernahmen die Anleitung und Kontrolle der ihnen unterstellten Hauptverwaltungen und Abteilungen.

Im Jahr 1957 vollzog sich eine nochmalige Neugliederung des Ministeriums durch die unmittelbare Zusammenfassung der Transportzweige Eisenbahn, Kraftverkehr, Straßenwesen, Schifffahrt, Wasserstraßen und zivile Luftfahrt [4] unter eine "einheitliche" Leitung. Dem Ministerium wurden selbstständige Wirtschaftseinheiten wie z.B. das Reisebüro der DDR und die Mitropa unterstellt. Der Minister übte gleichzeitig das Amt des Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn, des Vorsitzenden des Zentralen Transportausschusses (ZTA) der DDR und des Generalbevollmächtigten für Bahnaufsicht aus.

In den folgenden Jahren vergrößerte sich der Verantwortungsbereich des Ministeriums, seit Ende 1970 geleitet von Otto Arndt, stetig. Nach dem Statut vom 14. August 1975 [5] fielen der Eisenbahnverkehr, der Seeverkehr, der Binnenschiffsverkehr, die dem Verkehrswesen zugeordneten Wasserstraßen, der Kraftverkehr und die Kraftfahrzeuginstandhaltung, der städtische Nahverkehr, das Straßenwesen, die zivile Luftfahrt, der Auslandstourismus, die verkehrstypischen Dienstleistungen, die verkehrsmedizinische Betreuung und die Verkehrshygiene in seine Zuständigkeit. Für die Wahrnehmung von Aufgaben der Anleitung, Koordinierung und Kontrolle gab es weiterhin die Stellvertreterbereiche.

Die Grundstruktur des Ministeriums änderte sich in der Folgezeit durch Erweiterung oder Verlagerung von Kompetenzen lediglich geringfügig. Im April 1990 erfolgte in Folge der politischen Veränderungen in der DDR die Umbenennung in Ministerium für Verkehr. In Anlehnung an die Struktur des Bundesministeriums für Verkehr entstanden Fachabteilungen mit Unterabteilungen. Das Amt des Ministers bekleidete Horst Gibtnier. Am 03. Oktober 1990 gingen die Ministerien und andere staatliche

Einrichtungen der DDR in Regierungsstellen und Verwaltungsstrukturen der Bundesrepublik Deutschland ein.

Gegenstand dieses Findbuches ist die Überlieferung der Struktureinheiten des Ministeriums für Verkehrswesen (MfV) und der staatlichen Stellen im Bereich der zivilen Luftfahrt, soweit die Akten im Bundesarchiv vorhanden sind. Dazu gehören

- die Hauptabteilung Zivile Luftfahrt (HAZL) im Ministerium für Verkehrswesen (1957 - 1960),
- die Hauptverwaltung Zivile Luftfahrt (HVZL) im Ministerium für Verkehrswesen (1961 - 1990),
- die Abteilung Luftfahrt im Ministerium für Verkehr (1990),
- der Stellvertreter des Ministers für den Bereich Zivile Luftfahrt und Leiter der HVZL (1961 - 1977),
- der Stellvertreter des Ministers für den Bereich Zivile Luftfahrt und Generaldirektor der Interflug (1978 - 1990),
- die Prüfstelle für Luftfahrtgerät der Zivilen Luftfahrt (Pfl ZL, 1961 - 1972) und
- die Staatliche Luftfahrtinspektion (SLI, 1968 - 1990).

[1] Siehe BArch, DM 1/1531.

[2] Die bisherige Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn der DZVV wurde in Generaldirektion Reichsbahn umbenannt und damit den beiden anderen Generaldirektionen in der Bezeichnung gleichgesetzt. Vgl. Dienstakten.

[3] Vgl. Hecht, Jochen: Die Entwicklung der Organisationsstruktur der zentralen Organe des Verkehrswesens vom Mai 1945 bis November 1954. Dissertation. Berlin 1980. S. 189ff.

[4] Durch den Beschluss 53/10 des Präsidiums des Ministerrates vom 21. Februar 1957 erfolgte die Bildung der Hauptabteilung Zivile Luftfahrt im Ministerium für Verkehrswesen.

[5] Siehe GBl. der DDR 1975. Teil I Nr. 34. S. 621ff.

Vorgeschichte

Der Alliierte Kontrollrat, der ab Juni 1945 als höchstes Machtorgan des in vier Besatzungszonen geteilten Deutschlands fungierte, untersagte nach der Potsdamer Konferenz mit seiner Proklamation Nr. 2 vom 20. September 1945 die Wiederaufnahme des Luftverkehrs sowie die Herstellung, den Besitz, die Unterhaltung und den Betrieb von Flugzeugen aller Art durch Deutsche.[1]

In der Sowjetischen Besatzungszone (SBZ), in der die SMAD die Entscheidungshoheit ausübte, erfolgte die Demontage der Betriebe der Luftfahrtindustrie. Die deutschen Flugzeugbauer wurden ab Oktober 1946 in die Sowjetunion verbracht.[2] Der zivile Luftverkehr fand in der SBZ hauptsächlich durch die sowjetische Fluggesellschaft Aeroflot, die polnische LOT und die tschechoslowakische CSA statt.[3]

Am 28. Februar 1950 erhielt das Ministerium für Verkehr der DDR durch Verfügung des Ministerpräsidenten Otto Grotewohl den Auftrag zur Organisation des Messeflugverkehrs nach Leipzig. Der Minister übertrug daraufhin der Generaldirektion Kraftverkehr und Straßenwesen am 11. Dezember 1950 die flugtechnische Leitung des Messeflugbetriebes auf dem Flughafen Leipzig-Mockau. Zur Realisierung dieser Aufgabe erfolgte der Ausbau des Flughafens, insbesondere der Flugsicherungsanlagen und technischen Einrichtungen. Ab Januar 1953 nahm eine Dienststelle zur laufenden Instandhaltung und für vorbereitende Maßnahmen beim Messeflugbetrieb auf dem Flughafen ihre Tätigkeit auf, die unmittelbar dem Staatssekretariat für Kraftverkehr und Straßenwesen unterstand.[4]

Die politischen und völkerrechtlichen Voraussetzungen für die Aufnahme des Flugverkehrs auf dem Territorium der DDR ergaben sich aus der Erklärung der Regierung der UdSSR vom 26. März 1954, die der DDR-Souveränitätsrechte übertrug.[5] Sie erhielt auch das Recht zur Ausübung der Lufthoheit über ihrem Gebiet und übernahm die Verantwortung, den Luftverkehr in eigener Regie zu betreiben und die Luftkorridore nach West-Berlin in flugsicherungsmäßigem Zustand zu erhalten.

Im April 1954 erarbeitete das Staatssekretariat für Kraftverkehr und Straßenwesen Vorschläge zur Entwicklung des Luftverkehrs der DDR. Diese sahen u.a. die Bildung eines Hauptreferates Luftfahrt mit vier Planstellen [6] im Staatssekretariat vor, das alle Aufgaben zum Aufbau erforderlicher Bodenorganisationen und nachgeordneter Dienststellen übernehmen sollte. Darüber hinaus wurden Stellenpläne für die Mitbenutzung bzw. die Übernahme des Flughafens Berlin-Schönefeld in deutsche Verwaltung vorgelegt. Als Beschlussvorlage gelangten die Vorstellungen zur "Entwicklung und Durchführung des Flugverkehrs der DDR" Anfang Juni 1954 an das ZK der SED, Abt. Eisenbahn, Verkehrs- und Verbindungswesen. Eine Umsetzung des Beschlusses gab es nicht.[7]

Zur Wahrnehmung der dringlichsten staatlichen Aufgaben auf dem Gebiet der zivilen Luftfahrt entstand noch im Juni 1954 im Ministerium des Innern (Mdl) die Abteilung Flugsport.[8] Die Tätigkeit dieser Abteilung, die der Verwaltung der Aeroklubs, der damaligen Leitung der Luftstreitkräfte der Kasernierten Volkspolizei, unterstand, beschränkte sich hauptsächlich auf die Abnahme, Prüfung und Zulassung aller Flugzeuge und Geräte, Flugplätze und des Luftfahrtpersonals des Flugsports sowie auf die Flugüberwachung. Als Leiter der Abteilung fungierte Oberstleutnant Heinz Hannß.[9] Die Besetzung der übrigen Planstellen erfolgte ebenfalls hauptsächlich mit Offizieren. Ab 1956 nahm das

neu geschaffene Ministerium für Nationale Verteidigung unter Beibehaltung der Bezeichnung "Ministerium des Innern, Abteilung Flugsport" die vorgenannten Aufgaben wahr.[10] Da sich das Zentrum der Luftfahrt von der Produktion bis hin zur wissenschaftlichen Arbeit in Dresden konzentrierte, wurde die Abteilung Flugsport zuerst nach Augustusbad bei Radeberg, dann später ebenfalls nach Dresden verlegt.[11]

In der zivilen Luftfahrt der DDR setzte Mitte der 50er Jahre ein rasantes Entwicklungstempo ein. Luftverkehrsabkommen mit verschiedenen Ländern standen vor dem Abschluss, die Deutsche Lufthansa (DLH) wurde gegründet [12], es ging u.a. um die Ausbildung von versiertem Flugpersonal, die Schaffung eines Flugsicherungssystems, um einen geeigneten zentralen Flugplatz für die DDR, die Entfaltung des Segelflug- und Motorflugsportes bei der Gesellschaft für Sport und Technik (GST) und nicht zuletzt um den Aufbau der Flugzeugindustrie. Mit den bestehenden Organisationsformen konnte die staatliche Aufsicht und Anleitung nicht ausreichend gewährleistet werden. Die Notwendigkeit der Koordinierung und der Abgrenzung der Kompetenzen veranlasste das Präsidium des Ministerrates der DDR zum Erlass des Beschlusses 53/10 "Über Zivile Luftfahrt" vom 21. Februar 1957.[13]

Der Beschluss sah die Bildung einer Abteilung Luftrecht und Luftgesetzgebung im Ministerium für Verkehrswesen (MfV) vor. Ihr sollte der größte Teil der staatlichen Aufgaben auf dem Gebiet der zivilen Luftfahrt übertragen werden. Die Ausbildung des fliegenden und fliegertechnischen Personals sollte dem Ministerium für Nationale Verteidigung (MfNV) obliegen, ebenso die "Kaderauswahl", die Entwicklung der Luftfahrtmedizin, der Schutz des Luftraumes zur Wahrung der Lufthoheit, die Errichtung des Flugmeldedienstes, von Flugplätzen und Flughäfen sowie die Festlegung von Flugräumen und Flugstraßen. Als Träger des Luftsportes wurde die GST benannt.[14] Der Ministerrat erhielt die Verantwortung über die DLH als organisatorisch selbstständiger wirtschaftlicher Luftverkehrsbetrieb.[15] Mit der staatlichen Aufsicht wurde der Stellvertreter des Ministerpräsidenten der DDR, Willi Stoph, als Generaloberst zugleich Minister für Nationale Verteidigung, betraut. Darüber hinaus sollte beim Ministerrat der DDR ein "ehrenamtlicher Ausschuss für Zivile Luftfahrt" [16] gebildet werden, mit der Aufgabenstellung, grundsätzliche Fragen zu beraten und Empfehlungen für die Institutionen auszuarbeiten. Für die Zusammensetzung des Ausschusses waren neben Vertretern des MfV, der DLH, des Amtes für Technik (AfT) und des MfNV, Vertreter verschiedener Ministerien, der GST und der Technischen Hochschule Dresden vorgesehen. Die Dienstaufsicht erhielt wiederum der Stellvertreter des Ministerpräsidenten der DDR, Willi Stoph. Für die Untersuchung von Störungen, Unfällen, Havarien und Katastrophen durch eine zu schaffende Unfallkommission war das MfV federführend.[17]

Hauptabteilung Zivile Luftfahrt im Ministerium für Verkehrswesen

Als Ergebnis des Beschlusses 53/10 entstand im MfV mit Wirkung vom 15. Juni 1957 die **Hauptabteilung Zivile Luftfahrt (HAZL)** mit Sitz in Dresden. Eine Verbindungsstelle [18] fungierte in Berlin, Rathausstraße. Die Leitung der HAZL wurde Heinz Hannß übertragen.[19]

Zum noch relativ begrenzten Aufgabenbereich der HAZL gehörten die [20]

- Bearbeitung von Grundsatzfragen der zivilen Luftfahrt und der Luftgesetzgebung,
- Kontrolle und Überwachung des Flugbetriebes sowie Erarbeitung von Sicherheitsbestimmungen,
- Zulassung von Luftfahrzeugen und Luftfahrtgelände, Erlaubniserteilung für das Luftfahrtpersonal der zivilen Luftfahrt sowie Führung des staatlichen Registers der zivilen Luftfahrt,
- Untersuchung und Auswertung von Unfällen und sonstigen Vorkommnissen im Bereich der zivilen Luftfahrt.

Zur Realisierung der Aufgaben wurde die HAZL in den Leitungsbereich und die vier Abteilungen

- Luftfahrtgesetzgebung und Grundsatzfragen [Dr. Geißler] [21],
- Flugüberwachung [Horst Rieck, ab ca. 1958/1959 Vogler],
- Zulassung [H. Oertel],
- Unfalluntersuchung und -auswertung [Fritz Köhler]

gegliedert. Sie unterstand dem Minister für Verkehrswesen direkt und war keine selbstständige Haushaltsorganisation.[22]

Ende des Jahres 1958 nahmen mehrere der Abteilung Flugüberwachung unterstellte Außenstellen in Karl-Marx-Stadt, Erfurt, Schwerin, Magdeburg, Cottbus, Dresden und Berlin-Schönefeld ihre Tätigkeit auf. Zu deren Aufgabenschwerpunkten zählten u.a. die [23]

- Teilnahme an Prüfungen des Luftfahrtpersonals,
- technische Kontrollen über Wartung und Pflege von im Einsatz befindlichem Luftfahrtgerät,
- Kontrolle des Flug- und Sprungbetriebes,
- Zulassung und Erweiterung von Flugplätzen, Erarbeitung von Flugplatzordnungen,
- Zulassung von Flugveranstaltungen,
- Kontaktaufnahme mit kommunalen Dienststellen und dem Personal des Wirtschaftsfluges der DLH,

- Teilnahme an Unfalluntersuchungen.

Die HAZL hatte ein Planstellensoll von 41 Beschäftigten, das bis Dezember 1959 nicht erreicht wurde. Zu diesem Zeitpunkt arbeiteten dort 37 Mitarbeiter. Unbesetzt war u.a. die Stelle des Leiters der Hauptabteilung [24], des Leiters der Außenstelle Berlin-Schönefeld und des Hauptreferenten für Ökonomie und Planung des Luftverkehrs.[25]

Die Verteilung der Kompetenzen im Bereich der zivilen Luftfahrt auf mehrere staatlichen Stellen führte zwangsläufig zu Schwierigkeiten und mangelhafter Aufgabenerledigung.[26]

Die HAZL musste viel Zeit und Überzeugungsarbeit gegenüber der GST, der DLH und den Betrieben der Luftfahrtindustrie aufwenden, um die ihr durch den Beschluss 53/10 des Ministerrates der DDR zugewiesenen Zuständigkeiten einzufordern.[27] Erschwerend kam hinzu, dass der anfängliche Personalbestand aus den Reihen der NVA kam. Gewohnt, die Arbeit auf Grund von Befehlen durchzuführen, musste nun eine "zivile" Arbeitsweise in einem "Zentralorgan" eines Ministeriums geleistet werden.[28] Darüber hinaus erwies sich auch der Sitz der Dienststelle in Dresden als äußerst ungünstig. Das fehlende Weisungsrecht der HA gegenüber allen Luftfahrteinrichtungen zur Durchsetzung bzw. Aufrechterhaltung von Sicherheitsanforderungen konnte nicht länger verantwortet werden. Es bedurfte einer zentralen staatlichen Leitung auf diesem Gebiet.[29]

Hauptverwaltung Zivile Luftfahrt im Ministerium für Verkehrswesen

Anfang des Jahres 1960 schätzte der kommissarische Leiter der HAZL, Oertel, im Rahmen der Arbeitsberichterstattung an die Leitung des MfV die Festlegungen des Beschlusses 53/10 als überholt und veraltet ein. Er erhob Forderungen auf Reorganisation der zivilen Luftfahrt und Festlegungen konkreter Perspektiven.[30]

Im September 1960 gelangte der Vorschlag zur Bildung der **Hauptverwaltung Zivile Luftfahrt (HVZL)** im MfV an das Politbüro des ZK der SED zur Vorlage. In seiner Sitzung am 06. September 1960 nahm das Politbüro die durch Minister Kramer eingereichte Vorlage an. Für die Umsetzung der darin enthaltenen Vorschläge zeichneten der Minister für Verkehrswesen in Zusammenarbeit mit dem Minister für Nationale Verteidigung verantwortlich.[31]

Der Beschluss des Präsidiums des Ministerrates vom 26. Januar 1961 "über die Reorganisation der zivilen Luftfahrt der DDR" regelte die Kompetenzen der zum 01. Januar 1961 gebildeten HVZL. Ihr oblag die Realisierung folgender Aufgabenbereiche [32]:

- Leitung, Koordinierung und Entwicklung entsprechend den Weisungen der Regierung der DDR und des Ministers für Verkehrswesen,
- Ausarbeitung und Durchführung der Jahresvolkswirtschafts- und Perspektivpläne der Luftfahrteinrichtungen,
- Prüfung und Zulassung von Luftfahrtgerät,
- Erteilung der Staatlichen Erlaubnis für Luftfahrtpersonal,
- Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb von Flugplätzen,
- Leitung und Sicherung des Flugbetriebes nach der vom MfNV festgelegten Ordnung,
- Lenkung und Koordinierung der Forschung und Entwicklung,
- Untersuchung und Auswertung von besonderen Vorkommnissen im Flugbetrieb,
- Herausgabe der "Nachrichten für die Zivile Luftfahrt",
- Abstimmung aller grundsätzlichen Fragen mit den zuständigen staatlichen Organen, insbesondere mit dem MfNV.

Die strukturelle Gliederung der HVZL sah im März 1961 folgendermaßen aus [33]:

- Sekretariat [Werl] [34],
- Abteilung Kader [Faust],
- Abteilung Technik [Drechsler],
- Sektor Internationale Verbindungen [Weiss bzw. Amberg],
- Abteilung Flugbetrieb (umfasst die Sektoren Fluginspektion und Ausbildung und Qualifizierung) [Bitterlich],
- Abteilung Zivile Flugsicherung (umfasst die Sektoren Flugsicherungsbetrieb und Flugsicherungstechnik) [Groß],
- Abteilung Luftfahrtgerät (umfasst die Sektoren Wartung und Inspektion und Prüfung und Zulassung) [Franke],
- Sektor Flugplätze [Blauert],
- Abteilung Luftverkehr,
- Sektor Betriebswirtschaft und Finanzen [Kuhn],
- Sektor Planung, Materialwirtschaft und Investitionen [Parske],
- Sektor Arbeit [Berthold].

Zum Leiter und gleichzeitig Stellvertreter des Ministers für Verkehrswesen wurde Arthur Pieck, ehemals Hauptdirektor der DLH, ernannt. Als Stellvertreter fungierte Paul Wilpert.[35]

Dem Leiter der HV direkt unterstellt und verantwortlich waren sein Stellvertreter, die Leiter des Sekretariats, der Abteilungen Kader, Technik, des Sektors Internationale Verbindungen, der ökonomische Leiter [Diedrich], der Generaldirektor der DLH [Heiland] und der Direktor der Staatlichen Flughafenverwaltung [Oertel].

Dem Stellvertreter des Leiters der HV oblag die Anleitung, Koordinierung und Kontrolle der Abteilungen Flugbetrieb, Zivile Flugsicherung, Luftfahrtgerät, des Sektors Flugplätze und der Prüfstelle für Luftfahrtgerät.

Der ökonomische Leiter trug die Verantwortung für die Abteilung Luftverkehr, die Sektoren Betriebswirtschaft und Finanzen, Planung, Materialwirtschaft und Investitionen und Arbeit.[36]

Dem MfV unmittelbar unterstellt und der HVZL zugeordnet wurden die DLH, die Interflug - Gesellschaft für internationalen Flugverkehr mbH. - [37], die Staatliche Flughafenverwaltung, die zivile Flugsicherung und als technisches Prüforgan die Prüfstelle für Luftfahrtgerät.[38]

Durch die Umsetzung des Beschlusses des Präsidiums des Ministerrates der DDR vom 15. Februar 1962 "über Sparmaßnahmen des zentralen Staatsapparates" erfolgte eine Reduzierung des Stellenplanes der HVZL von 126 auf 98 Planstellen.[39]

Zu den Hauptaufgaben der HVZL für das Jahr 1963 gehörte die Erarbeitung von Rechtsgrundlagen für die zivile Luftfahrt der DDR, die zur sicheren Durchführung des Luftverkehrs und zur Erfüllung ständig steigender Aufgaben durch den wachsenden Verkehr ausländischer Luftfahrzeuge im Luftraum der DDR notwendig geworden waren. Dies geschah mit dem "Gesetz über die zivile Luftfahrt" vom 31. Juli 1963 - Luftverkehrsgesetz - [40], das den Beschluss des Präsidiums des Ministerrates vom 26. Januar 1961 zur Reorganisation der zivilen Luftfahrt weitestgehend gegenstandslos werden ließ. Von der Volkskammer der DDR verabschiedet und vom Vorsitzenden des Staatsrates der DDR, Erich Honecker, verkündet, behandelte das Gesetz, neben den Allgemeinen und den Schluss Bestimmungen folgende Komplexe [41]:

- Lufthoheit,
- Planung der zivilen Luftfahrt,
- Lufttransport,
- Flugsport,
- Luftfahrtpersonal,
- Luftfahrtgerät,
- Flugplätze,
- Flugbetrieb,
- Materielle Verantwortlichkeit,
- Straf- und Ordnungsstrafbestimmungen sowie weitere Erziehungsmaßnahmen.

Im September 1963 erfolgte die Zusammenlegung der zwei Luftverkehrsbetriebe DLH der DDR mit der Interflug - Gesellschaft für internationalen Flugverkehr mbH - unter dem Namen Interflug [42]. Das Präsidium des Ministerrates der DDR hatte zuvor mit seinem Beschluss vom 16. August 1963 "über die Sicherung des zivilen Luftverkehrs und die Entwicklung einer aktiven Luftverkehrspolitik der DDR" [43] die Liquidation der Lufthansa festgelegt. Die Interflug, der Karl Heiland als Generaldirektor vorstand, übernahm den Luftverkehr und trat in die bestehenden kommerziellen Abkommen und Verträge ein. Der Rechtsstreit um die Namensgleichheit DLH AG der BRD und DLH der DDR fand damit ein Ende.[44]

Nach dem VI. Parteitag der SED vom Januar 1963 kam es zur Einführung eines neuen ökonomischen Systems der Leitung und Planung der Volkswirtschaft. Daraus resultierend und durch die sich aus dem Luftfahrtgesetz ergebenden Maßnahmen gab es nachfolgend Änderungen im Rahmenfunktionsplan der HVZL mit Neu- bzw. Umbildungen von Struktureinheiten.[45] Im Jahr 1965 wies der Struktur- und Stellenplan nunmehr folgende Abteilungen mit 57 Planstellen aus [46]:

- Sekretariat,
- Abteilung Kader,
- Abteilung Ökonomie,
- Abteilung Luftverkehr,
- Abteilung Flugbetrieb,
- Abteilung Flugsicherung,
- Abteilung Wissenschaftlich-technische Entwicklung.

Das Amt des Stellvertreters des Ministers für Verkehrswesen und Leiters der HVZL übernahm zum 01. Juli 1965 Paul Wilpert.[47]

Zu Beginn des Jahres 1972 zielten konzeptionelle Überlegungen innerhalb der HVZL auf Veränderungen in der Leitungsstruktur der zivilen Luftfahrt. Die Vorstellungen fanden Niederschlag im Entwurf eines Beschlusses des Präsidiums des Ministerrates der DDR. Mit Wirkung vom 01. April 1972 sollte die Interflug Gesellschaft für den internationalen Flugverkehr mbH aufgelöst und ein "Staatliches Luftfahrtunternehmen der DDR Interflug" gebildet werden, da "die Organisationsform

einer GmbH nicht mehr den Erfordernissen der Zeit entspreche" [48]. Für die HVZL war eine Umbildung auf der Grundlage des Luftfahrtgesetzes vorgesehen, die im Wesentlichen in der Forderung auf Vereinigung der Funktion des Stellvertreters des Ministers für Verkehrswesen mit der des Generaldirektors der Interflug bestand. Eine Leitungsebene sollte entfallen.[49]

Doch fanden die Veränderungsvorschläge nicht die Zustimmung des Verkehrsministers Otto Arndt.[50] Im Ergebnis wurde durch Organisationsanweisung vom 18. April 1972 lediglich die Flugsicherung als Betrieb der Interflug zugeordnet.[51]

Spätestens zum Ende des Jahres 1974 nahm eine dem Stellvertreter des Ministers und Leiters der HVZL direkt untergeordnete spezielle Struktureinheit unter der Bezeichnung Abteilung I ihre Tätigkeit auf, deren Hauptaufgabe in der Vorbereitung und Umstellung der zivilen Luftfahrt auf den "Verteidigungsfall" bestand.[52]

Im Juli 1975 wurde Generalmajor Dr. Klaus Henkes das Amt des Stellvertreters des Ministers für Verkehrswesen und Leiters der HVZL übertragen.[53] Ab Februar 1978 bekleidete er, wie bereits Anfang der 70er Jahre vorgesehen, in Personalunion die Stelle des Generaldirektors der Interflug. Die Funktion des Leiters der HVZL trat er an Kurt Diedrich ab.[54]

Bis zum Ende des Jahres 1978 hatte sich die Organisation in der HVZL mit 33 Planstellen wie folgt verändert [55]:

- Sekretariat,
- Gruppe RGW-Kommissionen,
- Fachabteilung Luftverkehr,
- Fachabteilung Flugbetrieb,
- Referat Flugplätze,
- Fachabteilung Flugsicherung,
- Abteilung Technisch-ökonomische Entwicklung.

Die Gruppe RGW-Kommissionen umfasste drei Mitarbeiter, wovon einer als Sekretär in der Ständigen Kommission Zivile Luftfahrt des RGW fungierte. Zwei wissenschaftliche Mitarbeiter befassten sich mit internationalen Organisationen auf dem Gebiet der zivilen Luftfahrt bzw. mit Fragen der Flugsicherheit in der Ständigen Kommission. Die aus der Abteilung Wissenschaftlich-technische Entwicklung hervorgegangene Abteilung Technisch-ökonomische Entwicklung übernahm u.a. Aufgaben der Valuta- und Tarifpolitik, Flugroutenvorschriften, Grundsatzfragen der Grundfondswirtschaft, insbesondere Bauinvestitionen sowie arbeitsrechtliche und finanzielle Fragen der HV.[56]

Zum 01. Februar 1984 trat das Gesetz über die zivile Luftfahrt vom 31. Juli 1963 außer Kraft. Es hatte sich als rechtliche Grundlage für den Aufbau und in den ersten Entwicklungsjahren des Luftverkehrs bewährt. Bei seiner Verabschiedung war es vor allem darauf angekommen, die zivile Luftfahrt in das Verkehrswesen der DDR zu integrieren und zugleich die Anwendung historisch überlebter Rechtsnormen aus der Zeit vor 1945 zu überwinden.[57] Ihm folgte das am 27. Oktober 1983 verkündete Gesetz über die Luftfahrt - Luftfahrtgesetz - [58]. Die Notwendigkeit der Neufassung wurde wie folgt begründet:

- Neuregelung der Souveränität der DDR in ihrem Hoheitsgebiet durch das Gesetz über die Staatsgrenze der DDR - Grenzgesetz - vom 25. März 1982 [59],
- Erweiterung der Einsatzmöglichkeiten von Luftfahrzeugen für den Bedarf der Wirtschaft im Agrar-, Kran-, Bild- und sonstigen Industrieflug,
- Zunahme von terroristischen Anschlägen auf den Luftverkehr,
- Erfahrungen und Erkenntnisse aus der Luftfahrtgesetzgebung anderer sozialistischer Staaten und aus der Arbeit der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO).[60]

Das Gesetz fixierte neben den unter Grundsätzen und Geltungsbereich formulierten Ausführungen zur Ausübung der Lufthoheit bzw. zur Benutzung des Luftraums der DDR folgende Bereiche:

- Luftbeförderung,
- Luftfahrtdienste,
- Luftfahrtpersonal,
- Rechte und Pflichten des Kommandanten eines Luftfahrzeuges zur Gewährleistung von Ordnung und Sicherheit,
- Luftfahrtgerät,
- Flugplätze,
- Flugbetrieb,
- Versicherung,
- Straf- und Ordnungsstrafbestimmungen,
- Schluss Bestimmungen.

Es regelte praktisch bis zum Ende der staatlichen Existenz der DDR den zivilen Luftverkehr. 1990 erarbeitete Änderungen zur Angleichung an bundesdeutsches Recht blieben ohne Belang.[61]

Abteilung Luftfahrt im Ministerium für Verkehr

In der Regierungszeit de Maizières erhielt auch die HVZL unter der Leitung von Klaus Zimmermann eine veränderte Form im Hinblick auf Bezeichnung und Struktur. Für die **Abteilung Luftfahrt** im Ministerium für Verkehr wies der Struktur- und Stellenplan vom Mai 1990 folgende Organisation mit 29 Mitarbeitern aus [62]:

- Referat Luftverkehr
- Referat Flugbetrieb/Flugplätze
- Referat Flugsicherung.

Die Tätigkeitsfelder sollten u.a. sein:

- Vorbereitung der Verkehrsunion mit der BRD,
- Veränderung des Luftfahrtgesetzes,
- Abschluss eines Luftverkehrsabkommens mit der BRD,
- Wahrnehmung der Interessen der Luftfahrt der DDR in internationalen Organisationen, wie ICAO, ECAC, RGW, EUROCONTROL, IATA [63],
- Erteilung von Überflugerlaubnissen ausländischer Luftfahrzeuge durch den Luftraum der DDR,
- Aufsicht über die Durchführung des Flugsicherungsbetriebes der DDR,
- Erarbeitung von Vorschriften für die Flugsicherung, die Durchführung des Flugbetriebes.

Durch die Wiedervereinigung beider deutscher Staaten fand die neue Struktur- und Geschäftsverteilung kaum Anwendung. Zum 03. Oktober 1990 erfolgte die Übernahme der Aufgaben durch den Bundesminister für Verkehr.[64]

Prüfstelle für Luftfahrtgerät der Zivilen Luftfahrt

Der Beschluss 53/10 des Präsidiums des Ministerrates der DDR vom 21. Februar 1957 sah die Schaffung eines unabhängigen Organs zur Bearbeitung sämtlicher Unterlagen der Prüfung und Abnahme von Flug- und Bodengeräten sowie der dazu notwendigen Ausrüstung von Motor- und Segelflugzeugen der zivilen Luftfahrt unter der Verantwortung des Amtes für Technik (AfT) vor.

Auf dieser Grundlage etablierte sich per Anordnung [65] ab dem 01. März 1957 die Prüfstelle für **Luftfahrtgerät der DDR (PfL)** mit Sitz in Dresden. Als juristische Person und Haushaltsorganisation unterstand sie unmittelbar dem Leiter des AfT.[66] Zu den Aufgaben der PfL zählten vornehmlich die Feststellung der Luftfahrtauglichkeit von Luftfahrtgerät und von in der Luftfahrt verwandten Materialien. Die Leitung übernahm Boris Mindach.

In der frühen Aufbauphase bestand die Behörde aus nur vier Beschäftigten, die ohne schriftlich fixierte Geschäftsverteilung arbeiteten.[67] Erst im Juni 1957 regelte ein Statut den Aufbau von Strukturen, die mit der Gliederung der PfL in Fach- und Prüfabteilungen sowie Prüfgruppen und in Sachgebiete zur Lenkung und Kontrolle ihre Umsetzung finden sollten.[68] Die Einstellung von erfahrenem Personal erwies sich als schwierig.

Zum Ende des Jahres 1957 beschäftigte die PfL 45 Mitarbeiter.[69] Ihre Organisation sah im Juni 1958 wie folgt aus [70]:

- Leiter,
- Abt. Flugerprobung [Barz],
- Abt. Flugzeuge [Eberhardt],
- Abt. Lastannahmen,
- Abt. Geräte und Ausrüstung,
- Abt. Flugzeuge/Statik,
- Abt. Recht und Ordnung.

Im Zuge der Reorganisation der zivilen Luftfahrt im Jahr 1961 erfolgte eine Veränderung in der Unterstellung der PfL. Sie fiel unter Beibehaltung ihrer Aufgaben in die Zuständigkeit des MfV und wurde der HVZL als Prüfstelle für Luftfahrtgerät der Zivilen Luftfahrt (PfL ZL) mit 115 Planstellen [71] zugeordnet.[72]

Überprüfungen von Aufgabenstellung und Arbeitsweise durch die HVZL führten Anfang des Jahres 1962 zur Unterteilung der PfL ZL in die PfL ZL und die Technische Dokumentationsstelle der Zivilen Luftfahrt (TD ZL) mit einer Verringerung der Mitarbeiterzahl auf 62.[73]

Bis zum Ende des Jahres 1962 hatte sich die Struktur der PfL ZL folgendermaßen verändert [74]:

- Leiter,
- Fachgruppe 11 Baumusterbearbeitung [Eberhardt],
- Fachgruppe 12 Stück- und Nachprüfung [Wenzel],
- Fachgruppe 13 Triebwerke [Schneider],
- Fachgruppe 14 Anlagen und Geräte [Nickolaus],
- Fachgruppe 15 Werkstoffe [Ebert],
- Büro für Neuerer [Marten].

Am 01. April 1963 wurde die Abteilung Bodenanlagen des VEB Flugzeugwerft Dresden (Produktionsbereich V) als Flugsicherungs- (FS), Entwicklungs- und Vermessungsgruppe der Pfl ZL angegliedert. Nach anfänglicher Zuordnung zur Fachgruppe Anlagen und Geräte erhielt sie ab Dezember 1963 den Status einer selbstständigen Fachgruppe.[75]

Zu Beginn des Jahres 1965 vollzogene strukturelle Umgestaltungen brachten eine Abänderung in der Bezeichnung der Pfl ZL und die Eingliederung der TD ZL [76] in die Generaldirektion der Interflug mit sich. Ein Organisationsplan vom 17. Dezember 1964 [77] weist für die neuentstandene Entwicklungs- und Prüfstelle der Zivilen Luftfahrt (EP ZL) nachstehenden Aufbau aus:

- Leiter,
- Kader/Arbeit,
- Planung/Koordinierung,
- Fachgruppe Betriebswissenschaftliche Forschung und Ökonometrie,
- Fachgruppe Technische Entwicklung und Erprobung,
- Fachgruppe Staatliche Prüfung von Luftfahrzeugen und Antrieben,
- Fachgruppe Staatliche Prüfung von Luftfahrtgeräten und Anlagen,
- Fachgruppe Entwicklung und Vermessung von FS- und Bordfunkanlagen.

Gleichzeitig unterstanden dem Leiter die Zentralstelle für Standardisierung und die Zentralstelle für Werk- und Betriebsstoffe, Halbzeuge und Standardteile.

Bereits drei Jahre später erhielt die Dienststelle ihre Bezeichnung zurück.[78] Ab 01. Januar 1968 nahm die Prüfstelle für Luftfahrtgerät der Zivilen Luftfahrt (Pfl ZL) die Tätigkeit unter der Leitung von Diplomingenieur Erwin Freyer auf. Ihr oblag in erster Linie die Kontrolle über die Luftfahrtauglichkeit von in der DDR hergestelltem oder importiertem Luftfahrtgerät auf der Grundlage der Prüf- und Zulassungsordnung vom 24. Oktober 1963.[79]

Die bislang bei der EPZL vorhandenen Forschungskapazitäten einschließlich der Zentralstelle für Standardisierung gingen zum gleichen Zeitpunkt in den Direktionsbereich Forschung und Technik der Interflug ein.[80]

Zur Wahrnehmung von Kontrollaufgaben für die Gewährleistung von Ordnung und Sicherheit in der zivilen Luftfahrt entstand ebenfalls zum 01. Januar 1968 die **Staatliche Luftfahrtinspektion (SLI)**. Die Arbeit der Pfl ZL und der SLI zeigte, daß die zu lösenden Aufgaben nicht eindeutig voneinander zu trennen waren. Der Zusammenschluss beider Einrichtungen zu einer staatlichen Dienststelle erschien zweckmäßig.[81]

Eine Organisationsanweisung des Ministers für Verkehrswesen vom 21. Dezember 1972 [82] ordnete die Auflösung der Pfl ZL zum 31. Dezember 1972 und die Eingliederung in die SLI an. Die Überführung der Aufgaben an die SLI und an die Interflug [83] sollte zum 31. Januar 1973 abgeschlossen sein.

Staatliche Luftfahrtinspektion

Entsprechend der Organisationsanweisung des Ministers vom 28. Dezember 1967 [84] konstituierte sich zum 01. Januar 1968 die SLI als Dienststelle des Verkehrswesens. Sie unterstand der HVZL, war ihr gegenüber verantwortlich und rechenschaftspflichtig. Ihre Tätigkeit zielte auf die Verbesserung der Anleitung und Kontrolle auf dem Gebiet der Ordnung und Sicherheit im Bereich der zivilen Luftfahrt und erstreckte sich auf folgende Schwerpunkte [85]:

- Vorbereitung und Durchführung des Flugbetriebes,
- Fliegerische Ausbildung,
- Flugplanung, Flugorganisation und Flugabfertigung,
- Lufttechnik, Technologien sowie technische Wartungs- und Kontrollarbeiten,
- Flugplätze und Flugplatzanlagen,
- Flugsicherungsbetriebsdienst und Flugsicherungstechnik,
- Staatliche oder betriebliche Erlaubnisse für lizenzpflichtige Tätigkeiten,
- Einhaltung der Bestimmungen des Arbeits- und Brandschutzes,
- Untersuchung und Auswertung von Flugvorkommnissen in Zusammenarbeit mit anderen staatlichen Untersuchungsorganen,
- Einleitung und Veranlassung von Maßnahmen zur Unfallverhütung,
- Organisierung des Such- und Rettungsdienstes,
- Geschäftsführung der staatlichen Sachverständigenuntersuchung von Flugvorkommnissen.

Mit Wirkung vom 01. März 1968 übte Dr. Gerhard Mudrack das Amt des Leiters aus. Ende des Jahres 1968 beschäftigte die SLI 14 Mitarbeiter.[86]

Am 21. Dezember 1972 genehmigte der Minister für Verkehrswesen, Arndt, einen Strukturplan, der nachstehende Gliederung für die SLI aufzeigt [87]:

- Leiter mit Sekretariat,
- Haushaltsbearbeiter,

- Abteilung Technik,
- Fachgruppe Flugbetriebsinspektion,
- Fachgruppe Unfalluntersuchung und -auswertung,
- Fachgruppe Zelle und Triebwerk,
- Fachgruppe Geräte, Anlagen und Systeme,
- Fachgruppe Flugtechnik GST,
- Fachgruppe Werkstoffe und Zulieferbetriebe.

Eine Aufwertung ihrer Stellung erfuhr die Behörde durch die Übertragung der Aufgaben der zum 31. Dezember 1972 aufgelösten Pfl ZL. Dazu zählten die

- Wahrnehmung staatlicher Prüfaufgaben entsprechend der Prüf- und Zulassungsordnung,
- Ausübung der Kontrolle bei Haltern, Instandsetzungsbetrieben und Herstellern von Luftfahrtgerät zur Gewährleistung der Luftfahrtauglichkeit und der technischen Flugsicherheit,
- Erarbeitung und Weiterentwicklung staatlicher Normen zur Luftfahrtauglichkeit und technischen Sicherheit in Anlehnung an die Empfehlungen der Organe des RGW und der ICAO.[88]

Die Entwicklung in der zivilen Luftfahrt stellte zunehmend höhere Anforderungen an die Sicherheit im Flugbetrieb. Die Wirksamkeit der SLI als staatliches Kontroll- und Prüfgorgan des MfV zur Gewährleistung von Ordnung und Sicherheit bei der Vorbereitung und Durchführung des Flugbetriebes bedurfte einer weiteren Erhöhung. Genauere Aufgabenstellung und effektivere Gliederung waren erforderlich.

Diesem Zweck diente ein vom Minister für Verkehrswesen am 19. Dezember 1977 bestätigter Strukturplan, der für die SLI nunmehr folgende Organisation ausweist [89]:

- Leiter,
- Personalbearbeiter,
- Haushaltsbearbeiter,
- Fachabteilung Flugbetriebsinspektion Interflug,
- Fachabteilung Flugtechnik Interflug,
- Fachabteilung Flugsport GST,
- Fachabteilung Unfalluntersuchung und -auswertung,
- Fachabteilung Allgemeine Grundsatzfragen und -vorschriften.

Die Präzisierung des Aufgabenkataloges der SLI führte zur Ausarbeitung der "Verordnung über die Staatliche Luftfahrtinspektion - Luftaufsichtsverordnung - (LAVO)". Sie befugte den Leiter der SLI, bei Zuwiderhandlungen gegen Auflagen zur Garantie von Ordnung und Sicherheit im Flugbetrieb Verweise oder Ordnungsstrafen auszusprechen. Des Weiteren durfte er Ordnungsstrafverfahren durchführen. Darüber hinaus konnte er Weisungen und Vorschriften zur Gewährleistung der Lufttüchtigkeit und technischen Sicherheit von Luftfahrtgerät, Luftfahrtwerkstoffen und Flugsicherungsanlagen erlassen. Da die in der LAVO verankerten Befugnisse zum Teil den Verantwortungsbereich des Ministers für Verkehrswesen überschritten, bedurfte es der Bestätigung durch den Vorsitzenden des Ministerrates.[90]

Anfang 1981 übernahm Theodor Dadsitz die Leitung der mit 42 Mitarbeitern besetzten SLI.[91]

Die Grundstruktur der SLI hatte sich bis dahin nicht verändert. Im Zusammenhang mit der Vorbereitung von Aufgaben zur Prüfung und Bescheinigung der Lufttüchtigkeit militärischen Luftfahrtgeräts aus DDR-Produktion entstand zum Ende des Jahres 1981 die Fachabteilung Industriebetriebe. Der Haushaltsbearbeiter erhielt den Status eines Leiters Haushaltswirtschaft.[92]

Die politische "Wende" im Herbst 1989 in der DDR hatte auch für den Fortbestand der SLI weitreichende und einschneidende Konsequenzen.

Durch die Öffnung der Grenzen zur BRD und West-Berlin kam es zu einem sprunghaften Anstieg des Luftverkehrs und damit verbunden der Flugunfälle. Luftfahrteinrichtungen unterschiedlichster Eigentumsformen bildeten sich heraus. Ebenso Luftfahrerschulen bzw. betriebliche oder private Ausbildungsstätten. Auch Instandhaltungseinrichtungen für Luftfahrzeuge wuchsen zahlenmäßig an. Neue Fluggeräte wie Ultraleichtflugzeuge, Gleitflugzeuge, Hängegleiter und Gleitschirme mussten zugelassen werden. Die SLI konnte die Vielzahl der neuen Aufgaben mit den vorhandenen Mitarbeitern und mit der bestehenden Organisationsform nicht bewältigen.

In Anlehnung an den Aufbau des in der BRD existierenden Luftfahrtbundesamtes erarbeitete der Leiter der SLI, Rösler, Vorschläge zur Bildung eines **Luftfahrtamtes der DDR**. [93]

Die neue Behörde sollte stufenweise gebildet werden und auf der Grundlage der Luftfahrtrechtsvorschriften den Anforderungen des modernen Luftverkehrs, der Entwicklung der Luftfahrttechnik und des Flugsports entsprechen.

Rösler nannte als wesentlichste Aufgaben des Luftfahrtamtes u.a. die

- Überwachung der Luftfahrtunternehmen und -einrichtungen, die Luftbeförderung mit Verkehrsflugzeugen und mit kleinen Luftfahrzeugen für Luftfahrtdienste und Flugsport durchführen,
- Prüfung und Überwachung von Flughäfen, Flugplätzen, Landeplätzen und Fluggelände,

- Prüfung und Zulassung des Luftfahrtgerätes für den Luftverkehr,
 - Erlaubniserteilung für Luftfahrtpersonal,
 - Überwachung der technischen Betriebe der Luftfahrt,
 - Prüfung und Genehmigung von Flugveranstaltungen, Vorfürhungen und Wettkämpfen sowie von Ballonaufstiegen,
 - Prüfung und Überwachung von Ausbildungseinrichtungen für Luftfahrtpersonal,
 - Untersuchung und Auswertung von Flugvorkommnissen,
 - Organisation des Such- und Rettungsdienstes.[94]
- Zu deren Erfüllung sollte das Luftfahrtamt in die Abteilungen
- Technik,
 - Betrieb sowie
 - Zentrale Dienste, Öffentlichkeitsarbeit und Verkehrszulassung
- gegliedert werden.

Die Strukturüberlegungen basierten nicht auf der Grundlage der zu lösenden Aufgaben und Anforderungen, um eine personelle Erweiterung zu minimieren. Ausgangspunkt war die Erfüllung der Mindestaufgaben mit einem Minimalpersonalbestand bei weitgehend flexibler Aufgabenerfüllung.[95] Sie setzten voraus, dass eine funktionsfähige Abteilung Luftfahrt im Ministerium für Verkehr bestand. Darüber hinaus sollte die Serienproduktion für Luftfahrtgerät des Flugsports in der DDR beschränkt werden.

Durch die "Anordnung über das Luftfahrtamt der DDR" des Ministers für Verkehr, Gibtner, vom 15. Juli 1990 konstituierte sich das Luftfahrtamt als Rechtsnachfolger der SLI. Ihm wurden die Rechte, Pflichten und Befugnisse übertragen, die denen des Luftfahrt-Bundesamtes weitgehend entsprachen. Das Luftfahrtamt nahm Vollmachten wahr, die mit der Bildung der Länder auf diese überzuleiten waren.

Der Strukturentwurf sollte um die Flugunfalluntersuchungsstelle als vierte Abteilung erweitert werden.[96]

Die am 3. Oktober 1990 vollzogene Wiederherstellung der staatlichen Einheit Deutschlands auf der Grundlage des Einigungsvertrages vom 31. August 1990 entzog allen in der DDR existierenden Dienststellen ihre weitere Daseinsberechtigung, so auch dem Luftfahrtamt.

[1] Vgl. Ehmer, Hansjochen: Der zivile Luftverkehr der DDR. Berlin 1983. S. 13f.

[2] Zu den deutschen "Spezialisten", die als eine Reparationsleistung ab 1946 in die UdSSR verbracht wurden um ihre wissenschaftlichen und technischen Kenntnisse zur Verfügung zu stellen, gehörten in erster Linie Flugzeugbauer und -techniker. Nach der Entwicklung von mehreren Flugzeugtypen in der UdSSR durften sie mit ihren Familien ab 1950 nach Deutschland zurückkehren. Dem Aufbau einer Luftfahrtindustrie in der DDR mit Zustimmung und Unterstützung durch die Sowjetunion stand damit im Hinblick auf einen internationalen Prestigegewinn sowie auf einen beachtlichen ökonomischen Nutzen nichts entgegen. Vgl. Barkleit, Gerhard: Die Rolle des MfS beim Aufbau der Luftfahrtindustrie der DDR. Dresden 1995. S. 8.

[3] Vgl. Grenzdörfer, Joachim/Seifert, Karl-Dieter/Treibel, Werner: Berliner Flughäfen im Wandel. Bonn 2000. S. 44.

[4] Siehe BArch, DM 1/1244.

[5] Siehe SAPMO-BArch, NY 4130/86, Bl. 316.

[6] Der Stellenplanvorschlag sah einen Leiter des Hauptreferates, zwei Hauptsachbearbeiter und eine Sekretärin vor.

[7] Siehe BArch, DM 1/1244 und vgl. Seifert, Karl-Dieter: Weg und Absturz der Interflug. Der Luftverkehr der DDR. Berlin 1994. S. 15.

[8] Vorgänger der Abt. Flugsport war seit 1952 die Technische Abnahmekommission (TAK) bei der HVDVP im Mdl. Siehe SAPMO-BArch, DY 30/ IV 2/6.05/76, Bl. 13.

[9] Heinz Hannß vom Zentralrat der FDJ leitete 1950 den ersten Lehrgang zur Ausbildung von Segelflugehrern. 1952 wechselte er im Auftrag der SED zur Kasernierten Volkspolizei (Luft) nach Pirna/Sonnensten, dann nach Berlin bzw. Cottbus mit der Maßgabe, Vorarbeiten zur Schaffung einer staatlichen Stelle auf dem Gebiet der zivilen Luftfahrt durchzuführen. Siehe BArch, DM 1/2646.

[10] Siehe SAPMO-BArch, DY 30/ IV 2/6.05/76, Bl. 13f. und vgl. Seifert, S. 15.

[11] Siehe BArch, DM 1/2646.

[12] In der BRD wurde am 06. August 1954 die Aktiengesellschaft für Luftverkehrsbedarf (Luftag). Sitz in Köln, offiziell in DLH AG umbenannt. In den folgenden Jahren entbrannte ein Rechtsstreit um die Namensgleichheit zwischen der DLH AG und der DLH der DDR. Vgl. Seifert, S. 43ff.

[13] Siehe BArch, DC 20 I/4-228, Bl.36ff. Der Beschluss war bereits am 05. Februar 1957 vom Politbüro des ZK der SED erörtert worden. An der Beratung und Ausarbeitung des Beschlussentwurfes waren Vertreter der DLH, des AfT, des Mdl, der GST und des MfNV beteiligt. Siehe SAPMO-BArch, DY 30/ J IV 2/2/526.

- [14] Die Benennung erfolgte entsprechend der Verordnung der Regierung der DDR über die Bildung der Gesellschaft für Sport und Technik vom 07. August 1956.
- [15] Siehe BArch, DO 1/10524.
- [16] Der Ausschuss war bis Ende des Jahres 1959 noch nicht ins Leben gerufen. Siehe SAPMO-BArch, DY 30/ IV 2/605/76, Bl. 14. Recherchen in Beständen der Abteilung DDR des BArch nach Unterlagen, die ein Bestehen des Ausschusses belegen würden, verliefen negativ.
- [17] Siehe BArch, DM 1/2646. Durch den Beschluss erhielt das MfNV die überwiegenden Kompetenzen in der zivilen Luftfahrt der DDR zugesprochen.
- [18] Die Verbindungsstelle unter Verantwortung des Abteilungsleiters für Grundsatzfragen und Gesetzgebung, Dr. Geißler, wurde speziell auch für die Bearbeitung operativer Aufgaben des Ein- und Ausfluges von Luftfahrzeugen errichtet. Siehe ebd.
- [19] Heinz Hannß bekleidete vorher das Amt des Leiters der Abt. Flugsport im Mdl. Auf Grund des Ministerratsbeschlusses 53/10 erfolgte die Auflösung der Abteilung. Der gesamte Personalbestand (13 Mitarbeiter, hauptsächlich Offiziere) wurden in die HAZL übernommen. Siehe ebd.
- [20] Siehe SAPMO-BArch, DY 30/ IV 2/605/76, Bl. 15.
- [21] Die Funktionsträger werden im Folgenden so benannt, wie es an Hand der Quellen zu ermitteln war.
- [22] Siehe BArch, DM 1/2646.
- [23] Siehe ebd.
- [24] Im Laufe des Jahres 1959 muss es zur Abberufung von Heinz Hannß als Leiter der HAZL gekommen sein. Ihm wurden mangelnde Leitungstätigkeit, Nichtkonzentration auf Schwerpunkte und politische Konzeptionslosigkeit vorgeworfen. Das Amt des kommissarischen Leiters übernahm der bisherige Leiter der Abt. Zulassung, H. Oertel. Siehe SAPMO-BArch, DY 30/ IV 2/605/76, Bl. 45 und 49.
- [25] Siehe ebd., Bl. 18.
- [26] Siehe BArch, DM 1/2646.
- [27] Siehe SAPMO-BArch, DY 30/ IV 2/605/76, Bl. 44.
- [28] Siehe BArch, DM 1/2646.
- [29] Siehe SAPMO-BArch, DY 30/ IV 2/605/76, Bl. 47-48.
- [30] Siehe ebd.
- [31] Siehe SAPMO-BArch, DY 30/ J IV 2/2/720, Bl. 31-32.
- [32] Siehe BArch, DC 20 I/4-432, Bl. 12ff.
- [33] Siehe BArch, DM 1/5972.
- [34] Die namentliche Besetzung der Stellen siehe BArch, DM 1/23112. Für die Abteilung Luftverkehr konnte keine Angabe ermittelt werden.
- [35] Oberst d. R. Paul Wilpert war zuvor Kommandeur der 1. Jagdfliegerdivision Cottbus. Vgl. Materna, Horst: Der zivile Luftverkehr der DDR. Teil 1: Die Anfänge im Verkehrsflug. In: Fliegerrevue extra, Heft 5. Berlin 2004. S.29.
- [36] Siehe BArch, DM 1/5972.
- [37] Die Interflug - Gesellschaft für internationalen Flugverkehr mbH - wurde im September 1958 als Bedarfs-Luftverkehrsgesellschaft für Charterflüge und Messesonderflüge gegründet. Siehe SAPMO-BArch, NY 4130/86, Bl. 198-199.
- [38] Siehe BArch, DC 20 I/4-432, Bl. 14.
- [39] Siehe BArch, DM 1/23112.
- [40] Siehe GBl. der DDR 1963. Teil I Nr. 9. S. 113.
- [41] Auf der Grundlage des Gesetzes über die zivile Luftfahrt wurde am 01. Oktober 1968 die Luftverkehrsordnung erlassen, die u.a. Bestimmungen über Staatszugehörigkeit und Eintragungszeichen der Luftfahrzeuge, Überfliegen des Luftraums der DDR, Verletzung des Luftraums, Flugvorbereitung und Flugbetrieb innerhalb der Flugplatzzone und Maßnahmen bei besonderen Vorkommnissen enthielt. Vgl. Transpresslexikon Luftfahrt. Berlin 1979. S. 393.
- [42] Der neu gebildete Betrieb Interflug hatte weiterhin die Rechtsform einer GmbH.
- [43] Siehe BArch, DC 20 I/4-777, Bl. 39ff.
- [44] Vgl. Seifert, S. 58.
- [45] Im Jahr 1964 erfolgte die Verlegung des Dienstsitzes der HVZL von der Französischen Straße in Berlin zum Zentralflughafen Berlin-Schönefeld. Siehe ebd., Bl. 233.
- [46] Siehe BArch, DM 1/14806.
- [47] Arthur Pieck trat zu diesem Zeitpunkt in den Ruhestand. Vgl. Seifert, S. 163.
- [48] Siehe BArch, DM 1/8530.
- [49] Siehe ebd.

- [50] Vgl. Seifert, S. 80. Der Autor spricht von Erwin Kramer als Verkehrsminister. Dieser war jedoch im Dezember 1970 in den Ruhestand getreten und von Otto Arndt abgelöst worden, der das Amt bis 1989 bekleidete.
- [51] Siehe BArch, DM 1/6446.
- [52] Siehe BArch, DM 1/8577. Durch Organisationsanweisung des Ministers vom 26.11.1974 entstanden in Leitungsorganen, Betrieben und Kombinatn des Verkehrswesens die Hauptabteilungen bzw. Abteilungen I. Von der Abteilung I der HVZL sind keine Unterlagen im BArch überliefert.
- [53] Generalmajor Dr. Klaus Henkes wurde am 03. Juli 1975 von seiner Funktion als Stellvertreter des Chefs des Stabes für Flugsicherheit und Gefechtsstände im Kommando der Luftstreitkräfte/Luftverteidigung der NVA entbunden. Er blieb als Stellvertreter des Ministers für Verkehrswesen und Leiter der HVZL im aktiven Wehrdienst. Im "Verteidigungsfall" sollte die zivile Luftfahrt dem MfNV unterstellt werden und Henkes die Dienststellung eines Stellvertreters des Chefs der Luftstreitkräfte/Luftverteidigung der NVA erhalten. Vgl. Wenzel, Otto: Kriegsbereit. Der Nationale Verteidigungsrat der DDR 1960 - 1989. Köln 1995. S. 147.
- [54] Siehe BArch, DM 1/14831 und vgl. hierzu auch Seifert, S.89.
- [55] Siehe BArch, DM 1/14832.
- [56] Siehe ebd.
- [57] Siehe BArch, DM 1/14805 und 16888.
- [58] Siehe GBl. der DDR 1983. Teil I Nr. 29. S. 277.
- [59] Siehe GBl. der DDR 1982. Teil I Nr. 11. S. 197.
- [60] Siehe BArch, DM 1/14805 und vgl. Michels, Jürgen/Werner, Jochen (Hrsg.): Luftfahrt Ost 1945-1990. Bonn 1994. S. 168.
- [61] Siehe BArch, DM 1/16919. Die Beschlussvorlage zur Änderung des Luftfahrtgesetzes der DDR wurde laut handschriftlichem Vermerk nicht an Ministerrat und Volkskammer weitergeleitet.
- [62] Siehe BArch, DM 1/16820.
- [63] Siehe Abkürzungsverzeichnis.
- [64] Siehe BArch, DM 1/16809.
- [65] Das AfT gab mit Anordnung vom 19. Sept. 1957 die Bildung der Pfl mit Wirkung vom 01. März 1957 bekannt. Siehe GBl. der DDR 1957. Teil I Nr. 63. S. 527.
- [66] Struktur und Aufgaben des AfT wurden im Statut vom 19. Sept. 1957 festgelegt. Siehe ebd., S. 525.
- [67] Siehe BArch, DM 1/2645. In der Überlieferung und auch in der Literatur konnten keine entsprechenden Dokumente ermittelt werden.
- [68] Siehe ebd. Das Statut wurde als vorläufiges Statut erlassen, jedoch nicht im Gesetzblatt veröffentlicht.
- [69] Siehe ebd.
- [70] Siehe BArch, DM 1/2651. Struktur- und Geschäftsverteilungspläne ließen sich für die gesamte Zeit des Bestehens der Pfl in den Quellen bisher nicht finden. Die Bezeichnungen der Strukturteile wurde Jahresarbeitsberichten entnommen und garantiert somit keine Vollständigkeit.
- [71] Siehe BArch, DM 1/23112.
- [72] Siehe BArch, DC 20 I/4-432, Bl. 14.
- [73] Siehe BArch, DM 1/23190 und DM 1/23112. Das Amt des Leiters der Technischen Dokumentationsstelle übernahm Albert Kölbel. Boris Mindach fungierte weiterhin als Vorgesetzter der Pfl ZL. Die TD ZL erhielt 26 und die Pfl ZL 36 Planstellen.
- [74] Siehe BArch, DM 1/23169.
- [75] Siehe ebd.
- [76] Siehe BArch, DM 1/4578.
- [77] Siehe BArch, DM 1/15621.
- [78] Siehe BArch, DM 1/15666. Eine Organisationsanweisung des Ministers für Verkehrswesen vom 28. Dezember 1967 wies die Auflösung der EPZL in der bis dahin bestehenden Form an.
- [79] Siehe BArch, DM 1/5079. Aussagen zu Strukturen konnten in den Quellen bislang nicht ermittelt werden.
- [80] Siehe BArch, DM 1/15666.
- [81] Siehe ebd.
- [82] Siehe BArch, DM 1/6759.
- [83] Die Prüfung und Vermessung von Flugsicherungsbodenanlagen wurden der Hauptprüfleitung der Interflug übertragen. Siehe ebd.
- [84] Siehe BArch, DM 1/15666.
- [85] Siehe ebd.
- [86] Siehe BArch, DM 1/4579.

[87] Siehe BArch, DM 1/7559.

[88] Vgl. Teuchert, Wilfried: Luftrecht Grundriß. Berlin 1979, S. 183.

[89] Siehe BArch, DM 1/9614 und DM 1/17617.

[90] Siehe BArch, DM 1/9223 und DM 1/9271. Die Beratung über die Verordnungsvorlage fand am 12. Juni 1978 auf der 23. Kollegiumssitzung des Ministers für Verkehrswesen statt. In Arbeitsberichten der SLI aus den Jahren 1979 - 1981 findet sich zur LAVO der Hinweis, daß sich diese Rechtsvorschrift noch in der Abstimmung mit den zuständigen Partnern befindet. Der Akte DM 1/16540 ist dann der Hinweis auf eine "Anordnung über die Staatliche Luftfahrtinspektion der DDR vom 25. November 1983 - Luftfahrtaufsichtsordnung - (LFAO)", veröffentlicht im Gesetzblattsonderdruck Nr. 1149, zu entnehmen.

[91] Theodor Dadsitz kam als ehemaliger Oberstleutnant d.R. von den Luftstreitkräften der NVA. Ende der 80er Jahre wurde er von Werner Rösler, ebenfalls ehemaliger Oberstleutnant der Luftstreitkräfte der NVA, abgelöst. Vgl. www.interflug.net.

[92] Siehe BArch, DM 1/15621 und DM 1/9271. Diese Struktur blieb bis 1989/90 gültig.

[93] Siehe BArch, DM 1/15620.

[94] Siehe ebd.

[95] Mit diesem Vorschlag wurde das Ziel verfolgt, bei der Wiedervereinigung von DDR und BRD diesen Mindestpersonalbestand zu erhalten und die Arbeitsplätze bei Umwandlung des Luftfahrtamtes in eine Aussenstelle des Luftfahrtbundesamtes weiterhin zu sichern. Siehe BArch, ebd.

[96] Mit Datum 19. Juli 1990 befand sich der Strukturentwurf des Luftfahrtamtes noch zur Bestätigung im Ministerium für Verkehr. Eine Umsetzung konnte in den Quellen nicht festgestellt werden. Am 01. Juli 1990 betrug die Personalstärke 54 Mitarbeiter. Siehe BArch, ebd.

[97] Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Deutschen Demokratischen Republik über die Herstellung der Einheit Deutschlands - Einigungsvertrag. Siehe BArch, DC 20/ I/3-3055.

Bestandsgeschichte

Das im vorliegenden Findbuch erfasste Schriftgut dokumentiert anschaulich die Entwicklung des Luftverkehrs und des Luftrechts in der DDR bis zur Wiedervereinigung beider deutscher Staaten. Der Aufbau und die Tätigkeit der verschiedenen Verwaltungsorgane und Behörden in der zivilen Luftfahrt wie der Hauptabteilung Zivile Luftfahrt (HAZL), der Hauptverwaltung Zivile Luftfahrt (HVZL), der Prüfstelle für Luftfahrtgerät der Zivilen Luftfahrt (PfL ZL) und der Staatlichen Luftfahrtinspektion (SLI) werden in vielfältiger Form dargestellt. Die Akten belegen klar den Einfluss der Sowjetunion in diesem Bereich. Erkennbar sind die von Anfang an vorhandenen Verflechtungen zu militärischen Strukturen mit ihren Auswirkungen auf dem Gebiet des Geheimnisschutzes. Der gescheiterte Versuch zum Aufbau einer Luftfahrtindustrie in der DDR kommt, wenn auch nur sporadisch, in den Unterlagen ebenfalls zum Ausdruck. In gleicher Weise ist die außergewöhnliche Situation im Luftverkehr über Berlin dokumentiert. Nur die Alliierten des Zweiten Weltkrieges besaßen das Recht, die innerdeutsche Grenze in drei Luftkorridoren von und nach Berlin zu durchqueren.

Der zivile Luftverkehr der DDR repräsentierte sich in der Öffentlichkeit größtenteils über die Luftverkehrsgesellschaften. Anfänglich war dies die Deutsche Lufthansa (DLH). Durch die Nutzung des gleichen Namens und Warenzeichens in beiden deutschen Staaten entbrannten Auseinandersetzungen, die sich im Schriftgut dokumentieren. Nach der Liquidation der DLH der DDR folgte als neues Unternehmen die Interflug. Dem MfV unterstellt und in Personalunion vom Stellvertreter des Ministers für den Bereich Zivile Luftfahrt und Generaldirektor der Interflug geleitet, belegen die überlieferten Unterlagen aussagekräftig ihre Wirksamkeit als einheitliches staatliches Luftfahrtunternehmen bis hin zur Entflechtung und Abwicklung im Jahr 1990. Die einschlägigen Akten gewinnen an Relevanz, da die Überlieferung der DLH bzw. der Interflug nicht im BArch verwahrt werden.[1]

Die Akten des Teilbestandes Zivile Luftfahrt umfassen den Zeitraum 1950-1990. Den quantitativen und qualitativen Schwerpunkt bilden die Unterlagen der HVZL und der SLI.

Der Wert der Überlieferung hinsichtlich Aufgaben und Funktionen der Struktureinheiten des MfV und der staatlichen Stellen im Bereich der zivilen Luftfahrt ist in den einzelnen Klassifikationsgruppen durchaus unterschiedlich.

In der **Aktengruppe 1 Leitung und Organisation** spiegeln statistische Informationen und Prognosen in besonderem Maße die Lage in der kommerziellen Luftfahrt der DDR wider.

Markant ist das geringfügige Vorhandensein von Schriftgut, das die innerdienstlichen Abläufe der einzelnen Registratur Bildner, wie Arbeitsplanung, -berichterstattung, Strukturveränderungen etc., im Zeitraum von 1957 bis 1990 aufzeigt.

Ebenso belegen nur wenige Einzelakten die Zusammenarbeit mit staatlichen- und gesellschaftlichen Einrichtungen bzw. mit den Betrieben der Luftfahrtindustrie.

Die Protokolle der Dienstbesprechungen und Kollegiums Sitzungen beim Minister, die aus den Jahren 1972 bis 1987 überliefert sind, bilden eine wichtige Quelle für die gesamte Tätigkeit des Ministeriums für Verkehrswesen (MfV) und das Zusammenwirken seiner Strukturteile. Sie enthalten oftmals Zuarbeiten bzw. Vorlagen aus der HVZL.

Verhältnismäßig breiten Raum nehmen in der **Gruppe 2 Planung und Finanzen** die Akten zur analytischen Berichterstattung ein. Als bedeutsames Instrument der Lenkung und Kontrolle legen sie Rechenschaft über die geleistete Arbeit, vor allem der DLH und der Interflug ab. Erwähnenswert sind in diesem Zusammenhang die hier befindlichen Geschäftsberichte der Interflug aus den Jahren 1973 - 1981.

Die Regelung der Beziehungen aus dem zivilen Luftverkehr der DDR und dem Verkehr ausländischer Luftfahrzeuge im Luftraum der DDR fand Umsetzung im Luftverkehrsgesetz vom 31. Juli 1963, dessen Erarbeitung in der **Klassifikationsgruppe 3 Recht** mit nur wenigen Akten belegt ist. Besser dokumentiert ist die Ausarbeitung des Luftfahrtgesetzes vom 27. Oktober 1983. Das Gesetzgebungsverfahren spiegelt sich umfangreich in aktenkundigen Diskussionen, Stellungnahmen und Schriftwechsel wieder. Es sind Änderungen bis zum Jahr 1990 vorhanden. Die Angleichung an bundesdeutsches Recht auf dem Gebiet der Luftfahrt ist ebenfalls quellenmäßig nachweisbar. Die Erarbeitung und Durchführung von Rechtsnormen zu speziellen Bereichen, so u.a. Flugbetriebsvorschriften, Erlaubnisanordnungen, ist in den entsprechenden Untergruppen zu finden.

Der Kampf um den Erhalt der Interflug nach den politischen Veränderungen 1989-1990 in der DDR kommt in den Unterlagen klar zum Ausdruck. Beide großen deutschen Fluggesellschaften DLH AG und Interflug unternahmen gemeinsame Anstrengungen, um sich in ihren Aufgaben und Tätigkeitsfeldern miteinander abzustimmen und zu koordinieren. Als das Bundeskartellamt jedoch im Juli 1990 die Lufthansa-Beteiligung an der Interflug ablehnte, begann die Entflechtung des DDR-Luftverkehrsunternehmens. Das Schriftgut veranschaulicht die Verfahrensweise des Abwicklungsprozesses.

Die Regelung der Stellung, Aufgaben und Befugnisse des in der Luftfahrt beschäftigten Personals nahm in der DDR einen wichtigen Platz ein. In der **Gruppe 4 Arbeit und Löhne, Personalfragen** abgelegte Entwicklungsprogramme lassen gute Rückschlüsse auf die Personalpolitik in den Betrieben und Einrichtungen der zivilen Luftfahrt zu.

In den Akten der umfangreichen Serie zu ausgeschiedenem Luftfahrtpersonal spiegelt sich die Verfahrensweise, die vor Ausübung einer Tätigkeit an Bord eines Luftfahrzeugs gesetzlich vorgeschrieben war, aussagekräftig wider.[2] Die Archivalien beinhalten darüber hinaus eine Vielzahl von persönlichen Dokumenten, wie Zeugnisse, Lebensläufe etc.[3]

Die konkreten Bedingungen für das Erteilen der staatlichen Erlaubnis waren in Erlaubnisordnungen festgehalten. Zur Erarbeitung und zur Realisierung dieser Rechtsvorschriften sind aus den Jahren 1979 und 1987 Unterlagen nachweisbar.

Die Aus- und Weiterbildung von Luftfahrtpersonal ist quellenmäßig gut belegt.

Zu Lohn- und Gehaltsfragen und zum Arbeits- und Brandschutz ist nur sporadisch Schriftgut vorhanden.

Hervorzuheben sind die hier von einigen leitenden Mitarbeitern der Prüfstelle für Luftfahrtgerät der Zivilen Luftfahrt und der Staatlichen Luftfahrtinspektion archivierten Personalakten.

Die **Klassifikationsgruppe 5 Flugbetrieb** enthält Unterlagen zur Eröffnung und zum Aufbau des Inlandflugverkehrs in der DDR. Einblicke in die Entwicklung und die Tätigkeit spezieller Luftfahrtbetriebe der Interflug, wie Agrarflug und Bilydflug, vermitteln die dazu aufbewahrten Materialien. Schriftgut zum Luftpostverkehr ist nicht überliefert. Es ist auf Grund der Zuständigkeit in den Akten des Ministeriums für Post- und Fernmeldewesen (DM 3) zu vermuten, die sich ebenfalls im Bundesarchiv befinden.

Die Leitung eines flüssigen, schnellen und sicheren Luftverkehrs lag in der Verantwortung der zivilen Flugsicherung. Die Überlieferung in der **Aktengruppe 6 Flugsicherung** wird der Stellung dieser staatlichen Einrichtung nicht gerecht. Es liegen lediglich Flugsicherungsvorschriften und -anweisungen sowie eine Akte zur Vervollkommnung des Flugsicherungssystems der DDR vor. Dokumente zu den strukturellen, personellen und technischen Gegebenheiten der zivilen Flugsicherung fehlen ganz. Dies erklärt sich vor allem aus der Angliederung des Flugsicherungsdienstes an die Interflug.[4]

In den Akten der **Gruppe 7 Sicherheit und Ordnung** werden neben Möglichkeiten der Gefährdung des Flugbetriebes [5] Grundsätze für die Gewährleistung und konsequente Durchsetzung von Sicherheitsanforderungen im Flugbetrieb und auf Flugplätzen aufgezeigt. Eine umfangreiche Überlieferung ist zu Luftfahrthindernissen in den Bezirken der DDR vorhanden.[6]

Erwähnenswert sind ferner Unterlagen der Arbeitsgruppe zur Sicherung von Luftfahrzeugen sowie Einrichtungen der zivilen Luftfahrt vor feindlichen und anderen kriminellen Handlungen, die den Umgang mit der Thematik Terrorismus in der Zivilluftfahrt ab Anfang der 70er Jahre belegen. Darüber

hinaus enthält eine Akte Informationen zur versuchten Entführung eines Flugzeuges der Interflug am 30. Januar 1980 auf dem Flug von Berlin nach Erfurt.

Recht umfassend und aussagekräftig ist die Überlieferung in der **Klassifikationsgruppe 8 Flugunfälle, -vorkommnisse und -störungen**. Analysen und eine Vielzahl von Einzelakten belegen die Meldung, Untersuchung und Auswertung von besonderen Vorkommnissen im Verkehrsflug, Agrar- und Spezialflug, in der Flugsicherung, mit ausländischen Luftfahrzeugen sowie im Flug- und Fallschirmsport der GST.[7]

In der Geschichte der Interflug gab es eine Reihe von Flugzeugkatastrophen. Die Unglücke vom 14. August 1972 bei Königs Wusterhausen, vom 01. September 1975 in Leipzig-Schkeuditz, vom 22. November 1977 in Berlin-Schönefeld und vom 27. März 1979 in Luanda sind hier nachzuvollziehen. Zum schweren Flugzeugunglück vom 17. Juni 1989 in Berlin-Schönefeld liegen keine Materialien vor. Hervorzuheben ist eine Akte zum Absturz des Luftfahrzeugs 152 V-1 des VEB Flugzeugwerft Dresden. Hierbei handelte es sich um den ersten deutschen von DDR-Flugzeugbauern in den Jahren 1955 bis 1958 konstruierten Passagierjet.

Die in der **Gruppe 9 Zulassung, Prüfung, Betrieb und Abschreibung** archivierten Unterlagen wie Baubeschreibungen und Luftfahrzeughandbücher beinhalten fast ausschließlich technische Details zu den verschiedensten Luftfahrzeugen.

Nennenswert sind die Akten zur Abschreibung von Luftfahrzeugen der GST. Oftmals war nicht das Alter des Luftfahrzeugs der Grund für die Ausserdienststellung, sondern ein Unfall.

Auch die Fertigung und Weiterentwicklung der IL-14P in der DDR ist hier quellenmäßig belegt.[8]

In der **Klassifikationsgruppe 10 Flugplätze, Flughäfen** liegen nur sehr wenige Dokumente zum Zentralflughafen Berlin-Schönefeld sowie zu den Flughäfen Dresden-Klotzsche und Leipzig-Schkeuditz vor.

Gänzlich fehlen Unterlagen zur Übergabe des Flughafens Berlin-Schönefeld durch die UdSSR an die DDR Mitte der 50er Jahre und zur ersten Ausbaustufe des Zentralflughafens.

Weitere Akten sind im Verwaltungsarchiv der ehemaligen Interflug GmbH zu vermuten, da die Flughäfen ebenso wie die Flugsicherung organisatorisch der Interflug unterstanden.[9]

Zu den Aufgaben der zivilen Luftfahrt gehörte auch die Förderung des Flugsports. Mit der Entwicklung und Ausübung wurde in der DDR die GST betraut. Daraus erklärt sich die äußerst geringfügige Überlieferung in der **Gruppe 11 Luftsport**. [10]

Das vielfältige internationale Wirken der Struktureinheiten des MfV und der staatlichen Stellen im Bereich der zivilen Luftfahrt spiegelt sich in der quantitativ größten **Gruppe 12 Internationale Angelegenheiten** aussagekräftig wider.

Zur Zusammenarbeit mit RGW- und Entwicklungsländern sowie mit "nichtsozialistischen" Staaten liegen eine Vielzahl von Akten vor.

Besonders umfangreich dokumentiert sind die zwischenstaatlichen Aktivitäten der Interflug. Dies schlägt sich im Schriftgut unter anderem durch die Tätigkeit von Auslandsvertretungen bzw. durch die Mitgliedschaft in so genannten Pools nieder.

Die zahlreich überlieferten Vereinbarungen, Abkommen und Verträge zeigen das Bemühen der DDR, besonders nach ihrer verstärkten diplomatischen Anerkennung im Zusammenhang mit der Aufnahme in die UNO, zur Festigung der friedlichen Koexistenz beizutragen. Gleiches gilt für die Unterlagen über den Beitritt zu internationalen Konventionen. Umfassend quellenmäßig belegt ist der Abschluss von bilateralen Luftverkehrsabkommen.

Gut dokumentiert ist auch die aktive Beteiligung und die Mitarbeit der DDR in internationalen Organisationen wie der ICAO, der IATA, der ICAA und der SITA sowie in Gremien des RGW.[11]

Insgesamt bleibt festzuhalten, dass die vorliegende Überlieferung trotz teilweise recht auffälliger Lücken eine erstrangige Quellenbasis zu den Entwicklungstendenzen des Luftverkehrs nach dem 2. Weltkrieg in der DDR und auch darüber hinaus darstellt.

Die Akten belegen, dass das Flugzeug ab Mitte der 50er Jahre bemerkenswerte Erfolge im Wettbewerb mit Schienen- und Schiffsverkehr verzeichnete und dass die DDR mit Hilfe der zivilen Luftfahrt beachtlichen politischen und wirtschaftlichen Nutzen erzielen konnte.

Darüber hinaus gibt das Schriftgut ein aufschlussreiches Bild über die staatenverbindende Funktion des Luftverkehrs.

Nicht zuletzt zeugen die Archivalien von der in der Öffentlichkeit stets vorhandenen Faszination für das Fliegen.

[1] Das Archiv der ehemaligen Interflug GmbH befindet sich auf dem Gelände des Flughafens Berlin-Schönefeld. Eigentümerin des Schriftgutes ist die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (FBS).

[2] Unter Beachtung internationaler Regeln stellten dafür zuständigen Dienststellen, in der DDR waren dies die HAZL, die HVZL, die SLI oder der Zentralvorstand der GST, Berechtigungsnachweise in Form von Erlaubnisscheinen für alle an Bord von Luftfahrzeugen tätigen Personen aus. Mit dem Erteilen der

Erlaubnis erfolgte ein Eintrag in das Luftfahrtregister. Bei Beendigung des Arbeitsverhältnisses wurde, verbunden mit der Streichung im Luftfahrtregister, der Erlaubnisschein eingezogen.

[3] Für versorgungsrechtliche Anfragen können diese Akten daher ebenfalls von Bedeutung sein.

[4] Siehe Fußnote 116.

[5] Dazu gehören u.a. Vogelschlag, Gasausströmungen, Anwendung von Schusswaffen in Luftfahrzeugen und der Transport gefährlicher Güter.

[6] Luftfahrthindernisse sind Bauwerke, die auf Grund ihrer Höhe (überragen die sie umgebende Erdoberfläche um mehr als 100 Meter), eine Gefahr für Luftfahrzeuge darstellen. Die Errichtung so eines Bauwerkes bedurfte der Zustimmung des Ministeriums für Verkehrswesens. Das Luftfahrthindernis musste durch Tageskennzeichnung oder Befeuerung besonders kenntlich gemacht werden.

[7] Bei den Vorkommnissen unterschied man nach Luftfahrzeugunfällen mit ernsthaft verletzten oder getöteten Personen sowie mit schwer beschädigten Luftfahrzeugen, nach Schadensfällen mit Schäden an Bauteilen eines Luftfahrzeugs und nach Störungen, bei denen der ordnungsmäßige Ablauf des Flugbetriebes gestört oder die Flugsicherheit gefährdet war. Vgl. Teuchert, S. 253. In den Akten werden die Begriffe Vorkommnisse, Unfälle und Störungen nicht klar getrennt. Der Ausdruck Schadensfall wurde nicht benutzt.

[8] Für den Einstieg in die neue Luftfahrtindustrie wurde in der DDR mit Zustimmung der Sowjetunion (SU) das Flugzeug IL-14P nachgebaut und weiterentwickelt. Die SU stellte dafür die gesamte Dokumentation und für die ersten fünf Flugzeuge vorgefertigte Baugruppen, Fahrwerke und Motoren zur Verfügung. Vgl. Michels und Werner, S. 97.

[9] Siehe Fußnote 116.

[10] Zur GST liegt in der Stiftung Archiv der Parteien und Massenorganisationen der DDR im Bundesarchiv (SAPMO) der Bestand DY 59 vor, in dem zum Flugsport eine bessere Überlieferung vorhanden ist.

[11] Siehe Abkürzungsverzeichnis.

Archivische Bearbeitung

Die in diesem Findbuch verzeichneten Akten gelangten im November 1996 in das Bundesarchiv nach Berlin-Lichterfelde. Das Archiv der Außenstelle des Bundesministeriums für Verkehr in Berlin übergab zu diesem Zeitpunkt die Unterlagen des MfV der DDR im Umfang von ca. 930 lfm mit dazu gehörenden Verzeichnungskarteien und Ablieferungsverzeichnissen. [1] Die Abgabe umfasste einen im Verwaltungsarchiv des MfV bearbeiteten Archivgutbestand aus dem Zeitraum 1949 - 1960, einen vorläufig bearbeiteten Schriftgutbestand (Verwaltungsarchivbestand) aus dem Zeitraum 1960-1990 [2] und unbearbeitete Unterlagen ohne Findmittel.

Der Archivgut- und der Verwaltungsarchivbestand sowie bereits früher in das ZStA, Dienstort Potsdam übernommene Akten des Ministeriums für Verkehr [3] trugen jeweils mit Nummer eins beginnende Signaturen. Zur Gewährleistung der Benutzung erfolgten vor der systematischen Bearbeitung des Bestandes Umsignierungen durch Zusatz entsprechender Ziffern.[4]

Als gültige Findmittel gab es lediglich sachthematisch geordnete Karteien. Mit dem Heraussuchen der relevanten Akten für den Bereich zivile Luftfahrt aus den nach Archivgut und vorläufig verzeichnetem Schriftgut getrennten Findkarteien wurde Mitte des Jahres 2002 begonnen.

Im Anschluss daran erfolgte die Erarbeitung einer Klassifikation, die sich an den Aufgaben und Funktionen der verschiedenen Registraturbildner im Bereich der zivilen Luftfahrt der DDR orientierte.[5] Als Ergebnis entstand ein Gliederungsschema, bestehend aus zwölf Hauptgruppen mit entsprechenden Untergruppen.[6]

Im nächsten Arbeitsschritt begann die Übertragung der Verzeichnungsangaben in die IT-Datenbank BASYS-S des Bundesarchivs. Bei ca 70% der ermittelten Akten mussten Korrekturen an der Titelbildung [7] und an der Laufzeitbestimmung vorgenommen werden. Die Notwendigkeit dafür hatte sich aus der unterschiedlichen Qualität der im Verwaltungsarchiv des MfV entstandenen Karteien [8] ergeben. Zeitgleich mit der Aufnahme in die IT-Datenbank wurden Bandfolgen oder Serien archivisch gebildet und die Verzeichnungseinheiten klassifiziert. Die Vergabe von Index-Begriffen im gleichen Arbeitsgang führte zu einem Sach-, geographischen- und Personenindex, die dem Findbuch beigegeben sind. Die mehrfache Vergabe von Signaturen innerhalb bereits bestehender Bandreihen konnte durch Umsignierung [9] bereinigt werden. Andernfalls wurden die Signaturen, wie in den Findkarteien vorgefunden, beibehalten.

Wie bereits erwähnt [10], ließen die im vorliegenden Findbuch verzeichneten Überlieferungseinheiten die Anwendung von Aktenplänen weitgehend vermissen. Unterschiedliche Ablage- und Ordnungsgrundsätze (kaufmännische- und Buchablage) kennzeichneten die innere Ordnung. Bei den ausgewählten Akten dominierte die Sachaktenbildung. Daneben waren jedoch auch nicht

sachthematisch untergliederte Handakten einzelner leitender Mitarbeiter [11] und die Ablage nach Schriftstückarten vorhanden.

Ein Teil der archivierten Akten enthielt ausschließlich personenbezogenes Material. Seine Benutzung unterliegt im Sinne des Persönlichkeitsschutzes den Bestimmungen des Bundesarchivgesetzes § 5 (2) in der Fassung vom 05. Juni 2002. Eine Rücksprache mit dem zuständigen Fachreferat ist in jedem Fall vor der Einsichtnahme in die entsprechend gekennzeichneten Akten notwendig.

Die Überlieferung schloss auch Unterlagen ein, die zum Entstehungszeitpunkt besonderer Geheimhaltung unterlagen. Im Titel fand der Hinweis auf die frühere Vertraulichkeit Beachtung, wenn diese das aktenbildende Merkmal zu einem Sachverhalt darstellte. Konnte kein inhaltlicher Zusammenhang der einzelnen Dokumente innerhalb einer Akte erkannt werden, erfolgte eine In-Verzeichnung.

Die vorliegenden strukturellen Ablieferungsverzeichnisse belegen die regelmäßige Übergabe von Schriftgut an das Verwaltungsarchiv des MfV und die dort kontinuierlich durchgeführten Kassationen. Sie geben -hauptsächlich bei Aktenabgaben aus dem Jahr 1990- zu erkennen, dass die Ablage von Unterlagen beim zuständigen Bearbeiter ohne Beachtung zentraler Vorschriften üblich war.

Den teilweise recht auffälligen Überlieferungslücken - siehe Punkt 4 - angemessen, wurden bei Bewertungsarbeiten im BArch nur 23 Aktenbände zur Vernichtung ausgesondert. Zu den kassierten Unterlagen gehörten Arbeitsübersetzungen von Luftverkehrsabkommen anderer Länder, Anträge zur Genehmigung von Luftbildaufnahmen sowie Luftbilder von Forstflächen, die einem Auftrag des Instituts für Forstwissenschaften Eberswalde entstammten.[12]

Zwei Bände "Nachrichten der Zivilen Luftfahrt" und drei Dissertationen bzw. Diplomarbeiten auf dem Gebiet der Luftfahrt nahm die Bibliothek der Stiftung Archiv der Parteien und Massenorganisationen der DDR im Bundesarchiv (SAPMO) in ihren Bestand auf.

Die in den Aktentiteln und Enthält-Vermerken gebrauchten Bezeichnungen "Luftfahrt" oder "Luftverkehr" meinen stets die zivile Luftfahrt.[13]

Das Findbuch enthält 1046 Akten. Ihr Umfang lässt sich nur schätzen, da sie nicht zusammenhängend im Magazin lagern. Ausgehend von einer Stärke von vier Zentimetern pro Akte, umfasst die Überlieferung ca. 42 laufende Meter (lfm).

[1] Grundlage dafür war eine allgemeine Übereinkommenvereinbarung zwischen dem MfV und dem Zentralen Staatsarchiv der DDR (ZStA), Dienstort Potsdam aus dem Jahre 1977.

[2] Die Datierung der Akten beginnt oft schon vor 1960.

[3] Die Unterlagen gelangten ca. 1969/70 in das ZStA. Vgl. Dienstakten.

[4] Vgl. ebd.

[5] Die Anwendung von Aktenplänen konnte für die unterschiedlichen Registraturbildner nicht nachgewiesen werden. Ein ganz geringer Teil der Überlieferung der HVZL ist nach Aktenzeichen abgelegt. Diese wurden, da unbedeutend für das Gesamtergebnis, nicht in das Findbuch aufgenommen.

[6] Innerhalb der Klassifikationsgruppen sind die Aktenbände in der Regel chronologisch gereiht.

[7] Der Aktentitel für eine Überlieferungseinheit bestand oftmals aus einer Aufzählung verschiedener Vorgänge oder war zu allgemein gefasst. Vielfach konnte dies durch eine In-Verzeichnung bzw. durch die Bildung von Enthält-Vermerken behoben werden.

[8] Grundlage für die Erarbeitung der Karteien waren die "Ordnungs- und Verzeichnungsgrundsätze der DDR", herausgegeben von der Staatlichen Archivverwaltung im Ministerium des Innern, Potsdam 1964.

[9] Eine Konkordanz alte Signatur-neue Signatur befindet sich im Findbuch.

[10] Siehe Fußnote [5].

[11] Bei der Verzeichnung der Handakten wurden als Hinweise auf prägnante Schriftstücke oder Sachverhalte Enthält-Vermerke ergänzt.

[12] Die Originalaufnahmen von diesen Bildflügen befinden sich im Zentrum für Agrarlandschafts- und Landnutzungsforschung (ZALF) e.V. Müncheberg, Bodenforschung Eberswalde, Dr. Zinn-Weg. Vgl. Dienstakten.

[13] Der Zusatz "zivil" fand nur bei offiziellen Behördenbezeichnungen und bei Rechtsnormen Anwendung.

Abkürzungsverzeichnis

Abt.: Abteilung

Aeroflot: Luftverkehrsgesellschaft der UdSSR

AfT: Amt für Technik

AG: Aktiengesellschaft

ALITALIA: Luftverkehrsgesellschaft Italiens

BArch: Bundesarchiv

BMK: Bau- und Montagekombinat
BRD: Bundesrepublik Deutschland
CSA: Luftverkehrsgesellschaft der CSSR
DDR: Deutsche Demokratische Republik
DLH: Deutsche Lufthansa
DWK: Deutsche Wirtschaftskommission
DZVV: Deutsche Zentralverwaltung für Verkehr
ECAC: Europäische Zivilluftfahrtkonferenz
EDV: Elektronische Datenverarbeitung
EKO: Eisenhüttenkombinat Ost
EP ZL: Entwicklungs- und Prüfstelle der Zivilen Luftfahrt
EROPS: Extended Range Operation
Eurocontrol: Europäische Organisation zur Sicherung der Luftfahrt
GmbH: Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GST: Gesellschaft für Sport und Technik
HAZL: Hauptabteilung Zivile Luftfahrt
HV: Hauptverwaltung
HVV: Hauptverwaltung Verkehr
HVZL: Hauptverwaltung Zivile Luftfahrt
IATA: Internationale Lufttransportvereinigung
ICAA: Internationale Vereinigung der Zivillughäfen
ICAO: Internationale Organisation für Zivilluftfahrt
IL: Luftfahrzeugtyp, benannt nach dem Konstrukteur Iljuschin
insb.: insbesondere
Interflug: Luftverkehrsgesellschaft der DDR
JAT: Luftverkehrsgesellschaft Jugoslawiens
KKW: Kernkraftwerk
KLM: Luftverkehrsgesellschaft der Niederlande
Kr.: Kreis
lfm: laufender Meter
LOT: Luftverkehrsgesellschaft Polens
MALEV: Luftverkehrsgesellschaft Ungarns
MfNV: Ministerium für Nationale Verteidigung
MfS: Ministerium für Staatssicherheit
MfV: Ministerium für Verkehrswesen
NVA: Nationale Volksarmee
o. Dat.: ohne Datum
Pfl: Prüfstelle für Luftfahrtgerät der DDR
Pfl ZL: Prüfstelle für Luftfahrtgerät der Zivilen Luftfahrt
RGW: Rat für Gegenseitige Wirtschaftshilfe
RVR: Runway Visual Range (Landebahnsichtweite)
SABENA: Luftverkehrsgesellschaft Belgiens
SAPMO: Stiftung Archiv der Parteien und Massenorganisationen der DDR im Bundesarchiv
SAS: Gemeinsame Luftverkehrsgesellschaft Dänemarks, Norwegens und Schwedens
SBZ: Sowjetische Besatzungszone
SED: Sozialistische Einheitspartei Deutschlands
SITA: Internationale Vereinigung für Nachrichtenverbindungen der Zivilluftfahrt
SLI: Staatliche Luftfahrtinspektion
SMAD: Sowjetische Militäradministration in Deutschland
SU: Sowjetunion
TD ZL: Technische Dokumentationsstelle der Zivilen Luftfahrt
TU: Luftfahrzeugtyp, benannt nach dem Konstrukteur Tupolew
UdSSR: Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken
UNO: Organisation der Vereinten Nationen
VEB: Volkseigener Betrieb
ZK: Zentralkomitee
ZStA: Zentrales Staatsarchiv
ZTA: Zentraler Transportausschuss der DDR

Überlieferungsverweis

Aus dem Bereich der Abteilung DDR des Bundesarchivs ist als Ergänzung der Überlieferung zur zivilen Luftfahrt der DDR insbesondere das Schriftgut anderer Strukturteile des Ministeriums für Verkehrswesens (DM 1), v.a. der Querschnittsabteilungen, heranzuziehen. Darüber hinaus kommen für weitergehende Recherchen folgende Bestände in Frage:

DE 1 Staatliche Plankommission

DN 3 Deutsche Investitionsbank

DO 1 Ministerium des Innern

Im Bereich der Stiftung Archiv der Parteien und Massenorganisationen der DDR im Bundesarchiv (SAPMO) sind verschiedene Teilbestände der Überlieferung der SED (DY 30) für die Nutzung relevant. Das betrifft hauptsächlich die Akten des Politbüros und des Sekretariats sowie der Abteilungen Verkehr und Verbindungswesen bzw. Transport- und Nachrichtenwesen. Wegen der Vermischung seiner staatlichen und Parteifunktionen sollte auch der Nachlass Arthur Piecks (NY 4130) ausgewertet werden. Aus dem Bereich der gesellschaftlichen Organisationen ist der Bestand DY 59 Gesellschaft für Sport und Technik zu nennen.

Die Überlieferung der Luftstreitkräfte und Luftverteidigung der DDR befindet sich im Bundesarchiv, Militärarchiv in Freiburg.

Außerhalb des Bundesarchivs ist auf das Archiv der ehemaligen Interflug GmbH, das sich auf dem Gelände des Flughafens Berlin-Schönefeld befindet, zu verweisen.

Bei Forschungen zur akademischen Ausbildung von Betriebsingenieuren und Betriebswirtschaftlern im Bereich der Luftfahrt ist die Auswertung der im Archiv der Technischen Universität Dresden (vor 1990 Hochschule für Verkehrswesen "Friedrich List") aufbewahrten Unterlagen empfehlenswert. In welchem Umfang das Luftfahrt-Bundesamt noch Schriftgut der Staatlichen Luftfahrtinspektion verwahrt, kann nicht konkret beschrieben werden.

Online-Findbuch Deutsche Investitionsbank (DN 3)

Bibliografie

Literatur

Die in der folgenden Literaturliste zusammengestellten Veröffentlichungen sind in der hiesigen Bibliothek verfügbar:

- Ehmer, Hansjochen: Der zivile Luftverkehr der DDR. Berlin 1983.
- Grenzdörfer, Joachim/Seifert, Karl-Dieter/Treibel, Werner: Berliner Flughäfen im Wandel. Bonn 2000.
- Hecht, Jochen: Die Entwicklung der Organisationsstruktur der zentralen Organe des Verkehrswesens vom Mai 1945 bis November 1954. Dissertation. Dresden 1980.
- Materna, Horst: Der zivile Luftverkehr der DDR. Teil 1: Die Anfänge im Verkehrsflug. In: Fliegerrevue extra, Heft 5. Berlin 2004.
- Michels, Jürgen/Werner, Jochen (Hrsg.): Luftfahrt Ost 1945-1990. Bonn 1990.
- Seifert, Karl-Dieter: Weg und Absturz der Interflug. Der Luftverkehr der DDR. Berlin 1994.
- Teuchert, Wilfried: Luftrecht Grundriß. Berlin 1979.
- Transpresslexikon Luftfahrt. Berlin 1979.
- Wenzel, Otto: Kriegsbereit. Der Nationale Verteidigungsrat der DDR 1960 - 1989. Köln 1995.

Zitierweise

Langfassung: Bundesarchiv, DM 1 Ministerium für Verkehrswesen / Signatur. --- Kurzfassung: BArch, DM 1 / [Signatur]

Endprovenienz: Ministerium für Verkehrswesen

Vorprovenienz: Deutsche Zentralverwaltung des Verkehrs

Vorprovenienz: Deutsche Wirtschaftskommission, Hauptverwaltung Verkehr

Vorprovenienz: Ministerium für Verkehr

Vorprovenienz: Ministerium für Eisenbahnwesen

Vorprovenienz: Staatssekretariat für Kraftverkehr und Straßenwesen

Vorprovenienz: Staatssekretariat für Schifffahrt

Bestandsart: Schriftgut

Umfang: 788 Meter

Bereitstellendes Archiv: Bundesarchiv

Benutzungsort: Berlin-Lichterfelde

Quelle:

<http://www.argus.bstu.bundesarchiv.de/DM3/index.htm?kid=af0fe3f0-b4fb-4d3c-af8e-ed3be2fa004f>