

Antwort **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bärbel Höhn, Markus Tressel,
Nicole Maisch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/2531 –**

Flugverkehr und Verbraucherschutz

1. Wie viele Starts und Landungen welcher Fluggesellschaften wurden in den Jahren 2009 und 2010 (bisher) auf deutschen Flughäfen abgesagt (hier ohne Absagen aufgrund von Flugasche im relevanten Zeitraum)?

Hierzu werden keine Daten erhoben.

2. Wie viele Starts und Landungen hatten diese Fluggesellschaften in diesem Zeitraum insgesamt beantragt bzw. zugewiesen bekommen (mit Hilfe dieser Zahlen soll der prozentuale Ausfall je Fluggesellschaft ermittelt werden)?

Hierzu werden keine Daten erhoben.

3. Welche Zielflughäfen in Deutschland und welche Reiseziele waren besonders von den Absagen betroffen?

Hierzu werden keine Daten erhoben.

4. Welche Gründe sind dem Luftfahrt-Bundesamt (LBA) für die Absagen bekannt – nach prozentualer Häufigkeit?

Die Luftfahrtunternehmen sind nicht verpflichtet, bei jedem ausgefallenen Flug eine Meldung an das Luftfahrt-Bundesamt vorzunehmen.

5. Aus welchen Gründen wurden insbesondere bei der Fluggesellschaft easyJet Starts und Landungen abgesagt (bitte nach Häufigkeit sortiert)?

Hierzu werden keine Daten erhoben.

6. Wie bewertet das Luftfahrt-Bundesamt die gehäuften Absagen insbesondere bei easyJet?

Gibt es hier technische Probleme?

Dem Luftfahrt-Bundesamt liegen hierzu keine Informationen vor.

7. Wurde eine Sanktionierung seitens des Luftfahrt-Bundesamtes in Erwägung gezogen?

Bewiesene Verstöße gegen die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 werden im Rahmen von Ordnungswidrigkeitenverfahren geahndet.

8. Wie viele unzufriedene Kunden haben bisher die Schlichtungsstelle öffentlicher Personenverkehr (SÖP) wegen Problemen im Bereich des Flugverkehrs angerufen?

Bei der von der Europäischen Kommission notifizierte Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr e. V. (söp) sind seit dem Start im Dezember 2009 über 1 700 Beschwerden mit der Bitte um Schlichtung eingegangen. Rund ein Drittel der eingegangenen Beschwerden betreffen den Luftverkehr.

9. Welche drei Hauptanliegen haben sich dabei herauskristallisiert?

Hauptanliegen der den Luftverkehr betreffenden Beschwerden sind Verspätungen, Annullierungen und Gepäckschäden.

10. Welche Unternehmen waren besonders betroffen?

Die Fallzahlen orientieren sich in etwa an den Marktanteilen der jeweiligen Fluggesellschaften.

11. Bei wie vielen Schlichtungswünschen von Fluggästen ist die SÖP aktiv geworden?

Mit welchem Ergebnis?

Die söp hat bereits zahlreiche Schlichtungsempfehlungen ausgearbeitet. Sie unterbreitet diese den Fluggesellschaften im Rahmen eines „Kennenlernangebotes“, da nach der Satzung und der Verfahrensordnung der söp nur für die Mitglieder des Trägervereins der söp eine Schlichtung erfolgen kann. In einem Fall hat die betroffene Fluggesellschaft die Schlichtungsempfehlung ausdrücklich angenommen, ca. 40 weitere Fälle konnten zudem unbürokratisch erledigt werden.

12. Aus welchen Mitteln werden die Mitarbeiter der SÖP bezahlt?

Wer sind die zahlenden Mitglieder im SÖP?

Die Finanzierung der Schlichtungsstelle erfolgt durch die im Trägerverein der söp zusammengeschlossenen Verkehrsunternehmen. Derzeit sind dies neun Unternehmen aus dem Bereich Bahn/Bus sowie ein Verkehrsverband. Die söp ist damit für die Reisenden im Fernverkehr der Bahn zu 99 Prozent und im Regionalverkehr zu 95 Prozent der geeignete Ansprechpartner, wenn Streitigkeiten aus Sicht der Reisenden nicht zufriedenstellend geklärt wurden.

13. Welche Fluggesellschaften sind Mitglied bei der SÖP – insbesondere im Trägerverein?

Für eine feste Mitgliedschaft hat sich derzeit noch keine Fluggesellschaft entschieden. Die SÖP ist jedoch mit mehreren Fluggesellschaften in einem konstruktiven Dialog, um diese für eine Mitgliedschaft zu gewinnen.

14. Sieht die Bundesregierung einen Anlass, Flugunternehmen ebenfalls in die SÖP mit einzubeziehen?

Die unternehmensfinanzierte SÖP ist als verkehrsträgerübergreifende Schlichtungsstelle konzipiert. Sie ist daher grundsätzlich auch geeignet, Schlichtungsverfahren über Ansprüche im Luftverkehr durchzuführen. Die SÖP ist in der privatrechtlichen Organisationsform eines eingetragenen Vereins organisiert. Wie jedes Verkehrsunternehmen können sich auch Luftverkehrsunternehmen durch einen Beitritt zu dem Verein oder im Rahmen eines sogenannten Kennenlernangebots der SÖP an der Schlichtung beteiligen.

15. Wie ist die Kommunikation zwischen LBA und SÖP gewährleistet?

In welchem Turnus findet ein interinstitutioneller Austausch statt?

Die Kommunikation zwischen dem LBA und der SÖP begann unmittelbar nach dem Start der Schlichtungsstelle im Dezember 2009 und wird seitdem weitergeführt.

16. Wann plant die Bundesregierung, folgende Passage aus dem Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP umzusetzen, und welche Modelle sind dabei in der Diskussion („Die Einrichtung einer unabhängigen, übergreifenden Schlichtungsstelle für die Verkehrsträger Bus, Bahn, Flug und Schiff wird gesetzlich geregelt“)?

Der Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP sieht hierzu vor: „Die Einrichtung einer unabhängigen, übergreifenden Schlichtungsstelle für die Verkehrsträger Bus, Bahn, Flug und Schiff wird gesetzlich verankert“ (Rn. 1 895).

Der im vergangenen Jahr neu gefasste § 37 der Eisenbahn-Verkehrsordnung eröffnet bereits die Möglichkeit einer verkehrsträgerübergreifenden Schlichtung. Die Bundesregierung prüft derzeit, wie eine Einbeziehung der Luftverkehrsträger in eine Schlichtung durch gesetzliche Maßnahmen erreicht werden kann. Sie führt hierzu intensive Gespräche mit der Luftverkehrswirtschaft, um sie zur Teilnahme an einem Schlichtungsverfahren zu bewegen. Nach dem allgemeinen Justizgewährleistungsanspruch, der sich aus Artikel 2 Absatz 1 des Grundgesetzes (GG) in Verbindung mit dem Rechtsstaatsprinzip des Artikels 20 Absatz 3 GG ergibt, dürfen die Fluggesellschaften nicht unter Ausschluss des Rechtsweges den Entscheidungen einer Schlichtungsstelle unterworfen werden. Vielmehr muss der Weg zu einer Streitentscheidung durch die staatlichen Gerichte eröffnet bleiben. Vor diesem Hintergrund kann nur ein von der Wirtschaft akzeptiertes Schlichtungsverfahren auch eine Akzeptanz der Schlichtungsvorschläge gewährleisten. Schlichtungsvorschläge, die das Ergebnis einer obligatorischen gesetzlichen Schlichtung wären und von der Wirtschaft generell nicht akzeptiert würden, brächten den Verbraucherinnen und Verbrauchern daher keinen Vorteil.

17. Welche Sanktionierung nach Artikel 16 der Fluggastrechte-Verordnung ((EG) Nr. 261/2004) hat es in den letzten fünf Jahren gegeben?

Welche Fluggesellschaften waren betroffen, und wie sahen die Sanktionierungen für die einzelnen Unternehmen aufgrund welcher Tatbestände aus?

Bis Ende 2008 wurden insgesamt 84 Ordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet. In 22 dieser Fälle wurde daraufhin ein Bußgeld verhängt. Davon ist ein Bußgeldverfahren beim Luftfahrt-Bundesamt noch anhängig. Vier Verfahren wurden vor dem Amtsgericht Braunschweig verhandelt. Das Amtsgericht stellte zwei Verfahren ein und reduzierte in den weiteren zwei Verfahren die festgesetzte Bußgeldhöhe. Einer der Bußgeldbescheide hatten einen Verstoß gegen die dem Luftfahrtunternehmen obliegenden Informationsverpflichtungen gemäß Artikel 14 der o. g. Verordnung zum Inhalt. Die restlichen 21 Bußgeldbescheide wurden wegen nicht geleisteter Ausgleichsleistungen gemäß Artikel 7 der o. g. Verordnung erlassen. Es wurden Bußgelder in Höhe von durchschnittlich ca. 3 000 Euro verhängt.

Seit Jahrsmitte 2009 wurden in weiteren 1 400 Fällen Ordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet. Da verfahrensrechtlich noch nicht alle Fragen abschließend geklärt werden konnten, konnte über diese Verfahren noch nicht abschließend befunden werden. Daher ist derzeit noch nicht absehbar, in wie viel Fällen tatsächlich ein Bußgeld zu verhängen ist.

18. Wie steht die Bundesregierung zu der Millionenstrafe, die der EU-Mitgliedstaat Italien gegen Ryanair wegen der Missachtung der Fluggastrechte-Verordnung verhängte?

Zu den in anderen europäischen Staaten laufenden Verfahren kann mangels Vergleichbarkeit der Rechtssysteme keine Aussage getroffen werden.

19. Wann wird die Prüfung der 139 vorliegenden Anzeigen, die im Laufe der Aschewolke beim LBA eingingen, abgeschlossen sein?

Aufgrund der Komplexität eines Ordnungswidrigkeitenverfahrens (Einspruchsmöglichkeit, Abgabe an die Staatsanwaltschaft) und der Einzelfallbearbeitung ist derzeit nicht absehbar, wann die eingereichten Beschwerden abgeschlossen werden können.

20. Sind nach Ansicht der Bundesregierung mehr als 139 anzeigerelevante Tatbestände von Passagieren im Laufe der von der Aschewolke bedingten Flugausfälle vorgefallen?

Möglicherweise werden aufgrund von noch eingehenden Anzeigen mehr als die bereits festgestellten Verstöße identifiziert werden. Dies ist derzeit jedoch noch nicht absehbar.

21. Welche integrierten Verkehrskonzepte werden von der Bundesregierung diskutiert, um im Falle eines weiteren außerordentlichen Umstands, wie beispielsweise der Aschewolke, den Reisenden alternative Reisemöglichkeiten zu gewähren?

Die Bundesregierung setzt auf ein Gesamtverkehrssystem, in dem jeder Verkehrsträger seine Stärken entfalten und so seinen Beitrag zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens leisten kann. Nur im effizienten Zusammenspiel aller Ver-

kehrsträger können wir den Mobilitätsbedürfnissen von Wirtschaft und Bürgern gerecht werden.

Der unerwartete Ausfall eines Verkehrsträgers, das heißt der Ausfall eines wichtigen Bausteines dieses multimodalen Systems, kann dabei nur begrenzt aufgefangen werden; Einschränkungen sind hier bis zu einem gewissen Grad unvermeidbar. Die Verkehrsunternehmen können derartige Krisensituationen jedoch abmildern helfen, indem sie eventuell bestehende Kapazitätsreserven ausschöpfen und zusätzliche Transportalternativen zur Verfügung stellen.

22. Ist ein intermodaler Wettbewerb erwünscht?

Wie glaubt die Bundesregierung, diesen stärken zu können?

Die Bundesregierung unterstützt und fördert den intra- und intermodalen Wettbewerb im Verkehr insbesondere im Rahmen ihrer Investitionspolitik und durch das Schaffen entsprechend wettbewerbsfördernder Rahmenbedingungen. Wettbewerb innerhalb eines Verkehrsträgers und zwischen den Verkehrsträgern nutzt nicht nur dem einzelnen Verkehrsteilnehmer, sondern auch insgesamt der Effizienz des Gesamtsystems.

So stellt die Bundesregierung auch im Haushaltsjahr 2010 für alle Verkehrsträger auf hohem Niveau verstetigte Investitionsmittel bereit, um die Leistungsfähigkeit des Netzes zu erhalten und, wo nötig, durch Neu- und Ausbau Engpässe zu beseitigen. Der Verbesserung der Schnittstellen und Verknüpfungen kommt dabei besonderes Gewicht zu.

Zudem fördert sie, wo immer dies sinnvoll ist, eine Verlagerung von Verkehr auf Schiene und Wasserstraße. Vor diesem Hintergrund stehen unter anderem im Haushaltsjahr 2010 rund 300 Mio. Euro mehr für Bundesschienenwege zur Verfügung als im Haushaltsjahr 2009.

Eine weitere wichtige Maßnahme zur Verbesserung des intermodalen Wettbewerbs ist die beabsichtigte Liberalisierung des Buslinienfernverkehrs.

Wettbewerb kann jedoch nicht an Landesgrenzen aufhören. Daher tritt die Bundesregierung insbesondere innerhalb der EU für eine vollständige Netzöffnung und damit ein Mehr an Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr ein.

23. Wie steht die Bundesregierung zu dem von der Europäischen Kommission erarbeiteten Mobilitätspaket?

Der Bundesregierung ist im Bereich Verbraucherschutz kein Mobilitätspaket bekannt.

24. Gibt es zu Frage 1 auch Daten für die EU 27?

Zu dieser Frage liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

