

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Ilja Seifert, Kornelia Möller, Dr. Dietmar Bartsch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 17/2747 –**

Barrierefreiheit bei Flugreisen

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juli 2006 über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität (im Folgenden: Verordnung) trat in der Bundesrepublik Deutschland am 26. Juli 2008 vollumfänglich in Kraft.

Diese Verordnung und die Erfahrungen bei deren Umsetzung waren Gegenstand einer Fachkonferenz des Behindertenbeauftragten der Bundesregierung „All inclusive – ökonomische Chancen im Luftverkehr für alle“ am 10. Juni 2010 auf dem Flughafen Berlin-Schönefeld sowie des auf Antrag der Fraktion DIE LINKE. in der Sitzung des Ausschusses für Tourismus des Deutschen Bundestages am 7. Juli 2010 gegebenen Berichts der Bundesregierung.

Wie schon bei der oben genannten Konferenz beruhte der im Ausschuss für Tourismus vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie schriftlich vorgelegte und mündlich ergänzte Bericht auf einer äußerst unzureichenden Art der „Überprüfung“ durch das von der Bundesregierung mit der Durchsetzung der Verordnung beauftragte Luftfahrtbundesamt (LBA). Laut Bericht wurden die Flughäfen und Luftverkehrsunternehmen lediglich angeschrieben und um Selbstauskünfte gebeten. Ob und wie die Verordnung auch in der Praxis umgesetzt wird, wurde offensichtlich nicht untersucht.

Anscheinend unberücksichtigt blieben auch öffentlich zugängliche Beiträge von sachkundigen Personen aus der Behindertenbewegung, zum Beispiel der Artikel „Flugreisen: Barrierefreies Fliegen“ von Dominik Peter in der Zeitschrift „RehaTreff“ 2/2010, Seite 20 ff. oder die von 571 Bürgerinnen und Bürgern mitgezeichnete Petition an den Deutschen Bundestag von Kay Macquarrie (siehe auch www.rechtaufklo.de) aus dem Jahr 2009 (siehe Bundestagsdrucksache 17/2100, Seite 46).

Das gesamte Feld der Barrierefreiheit für Blinde und Gehörlose fehlt in dem Bericht völlig. Auch die Frage, warum die Informationen über die Rechte für Flugreisende auf den Internetseiten des LBA nicht barrierefrei angeboten werden, spielte im Bericht keine Rolle.

Ebenso wenig belastbar wie die Methode sind die Daten des Berichts. Viele Punkte wurden blumig abgehandelt, konkrete Daten fehlten (z. B. Anzahl der

Passagiere mit Mobilitätseinschränkung, Schulungen, Hotlines, Beschwerden beim Behindertenbeauftragten).

Im Bericht zieht die Bundesregierung dann folgendes Fazit: „Nach Einschätzung des LBA ist die Umsetzung der Verordnung größtenteils gut oder sogar sehr gut erfolgt. Die Vorgaben der Verordnung werden sowohl von den Flughäfen als auch von den Luftfahrtunternehmen beachtet. Es sind keine systemischen oder strukturellen Defizite bei der Umsetzung der Verordnung erkennbar.“ Diese Einschätzung hat – so der Bundestagsabgeordnete Dr. Ilja Seifert in der Sitzung des Ausschusses für Tourismus des Deutschen Bundestages am 7. Juli 2010 – nichts mit dem wirklichen Leben von Menschen mit Behinderung bei Flugreisen zu tun.

Da der Bericht der Bundesregierung trotz Antrag der Fraktion DIE LINKE. im Ausschuss für Tourismus nicht öffentlich verhandelt wurde und im Ergebnis der Berichterstattung mehr Fragen offen blieben bzw. entstanden, als beantwortet wurden, folgt nunmehr zwei Jahre nach dem Inkrafttreten der Verordnung diese Kleine Anfrage an die Bundesregierung.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Einer auf Dauer zuverlässigen und barrierefreien Mobilität für behinderte und mobilitätseingeschränkte Flugreisende misst die Bundesregierung eine hohe Bedeutung zu. Die Verordnung (EG) Nr. 1107/2006, die seit dem 26. Juli 2008 vollumfänglich anzuwenden ist, enthält europaweit geltende Leistungs-, Unterstützungs- und Informationsverpflichtungen der Luftfahrtunternehmen, Flughäfen und Reiseveranstalter.

Die Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 enthält ausdrücklich keine konkreten Vorschriften zu den Abläufen einer gesamten Reisekette (z. B. Sicherheitskontrollen, Boardingprozeduren) oder Details über die Gestaltung einer Flugzeugkabine eines Flugreisenden (z. B. Rollstuhl- und behindertengerechte Bordtoiletten). Von mobilitätseingeschränkten und behinderten Flugreisenden identifiziertes Verbesserungspotential im Zusammenhang mit einer Flugreise unterliegt oftmals nicht dem Regelungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006. Damit unterliegt das Nichtvorhandensein dieser durch Betroffene geforderten Standards der Reisegestaltung (z. B. rollstuhlgerechte Bordtoilette) nicht dem Sanktionsmechanismus der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006.

Das für die Durchsetzung der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 in Deutschland zuständige Luftfahrt-Bundesamt ist ausschließlich für deutsche Flughäfen sowie für deutsche und in Drittstaaten lizenzierte und in Deutschland operierende Luftfahrtunternehmen zuständig. Verstöße europäischer Luftfahrtunternehmen und europäischer Flughäfen können nicht durch das Luftfahrt-Bundesamt sanktioniert werden. Seitens der Bundesregierung wird die Einschätzung des Luftfahrt-Bundesamtes geteilt, dass keine systemischen oder strukturellen Defizite bei der Umsetzung der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 in Deutschland erkennbar sind.

Das im Wesentlichen verordnungskonforme Verhalten der deutschen Luftverkehrsunternehmen und Flughäfen schließt grundsätzlich nicht aus, eine über die Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 hinausgehende Barrierefreiheit zu gewährleisten.

Die durch das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) eingeführte Zielvereinbarung gibt anerkannten Behindertenverbänden die Möglichkeit, zusammen mit Unternehmen der Luftverkehrswirtschaft die Ziele von Barrierefreiheit zu vereinbaren, die den jeweiligen Verhältnissen und Bedürfnissen entsprechen. Damit haben Behindertenverbände ein Initiativrecht und können eigenständig Prozesse anstoßen, mit dem Ziel Barrierefreiheit in Bereichen herzustellen, die gerade nicht durch die Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 abgedeckt werden.

1. Inwieweit teilt die Bundesregierung die nach der oben genannten Fachkonferenz getroffenen Einschätzung des Behindertenbeauftragten der Bundesregierung, Hubert Hüppe, dass weiterhin Handlungsbedarf für mehr Barrierefreiheit im Luftverkehr besteht (siehe seine Presseerklärung 21/2010 vom 11. Juni 2010)?

Mobilitätseingeschränkte und behinderte Flugreisende haben durch die europäische Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität umfangreiche und deutlich verbesserte Rechte. Flughäfen und Fluggesellschaften sind zu weitreichenden Unterstützungs- und Informationsleistungen verpflichtet, die die Vorbereitung und Durchführung einer Flugreise erleichtern. Zugleich wird in dieser Verordnung festgelegt, dass die Bedürfnisse bei der Gestaltung von neuen Flughäfen und bei neuen und neu einzurichtenden Flugzeugen soweit wie möglich zu berücksichtigen sind.

Die Herstellung der Barrierefreiheit ist ein dynamischer Prozess, der nur schrittweise und unter Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes vollzogen werden kann. Obwohl auf Grund der langen Lebensdauer vorhandener – vor Inkrafttreten des VO (EG) Nr. 1107/2006 noch nicht barrierefrei konzipierter Infrastruktureinrichtungen und Flugzeugkabinen – der Nachholbedarf nur schrittweise erfüllt werden kann, werden sukzessive bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel und Kommunikationseinrichtungen so gestaltet, dass sie für behinderte oder in ihrer Mobilität eingeschränkte Flugreisende ohne besondere Erschwernis nutzbar sind.

Insoweit und vor dem Hintergrund der VN-Behindertenrechtskonvention teilt die Bundesregierung die Einschätzung des Behindertenbeauftragten der Bundesregierung, dass trotz erheblicher Fortschritte grundsätzlich weiterhin Handlungsbedarf für mehr Barrierefreiheit im Luftverkehr besteht.

2. Welche Aktivitäten gab bzw. gibt es seitens der Bundesregierung seit dem Jahr 2006 für mehr Barrierefreiheit im Luftverkehr (bitte einzeln mit jeweiliger Art der Aktivität, Verantwortlichkeit, Kosten und Zeitraum nennen)?

Die Verantwortung für Planung, Organisation, Ausgestaltung sowie Finanzierung von Flughafeninfrastruktur und Flugzeugkabinen auch hinsichtlich der Herstellung einer barrierefreien Umwelt liegt grundsätzlich bei den Unternehmen. Eine finanzielle Förderung durch den Bund findet nicht statt.

Zur Information über die Rechte und Pflichten der Flugreisenden, der beteiligten Unternehmen sowie der Verbände wurden folgende Veranstaltungen/Aktivitäten durch die Bundesregierung durchgeführt. Die Kosten der Veranstaltungen werden statistisch nicht erfasst.

Jahr	Veranstaltung	Zuständigkeit
29. Mai 2008	Fachkonferenz „Barrierefreier Luftverkehr – Chancen und Nutzen“	Behindertenbeauftragte der Bundesregierung
9. September 2008	Einführung zur Umsetzung der Verordnung (EG) Nr. 1107/2008	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
10. Juni 2010	Fachkonferenz „All inclusive – ökonomische Chancen im Luftverkehr für Alle“	Behindertenbeauftragter der Bundesregierung
2008	Studie „Analyse von Erfolgsfaktoren und Entwicklung von Maßnahmen zur Qualitätssteigerung im barrierefreien Tourismus für Alle in Deutschland“	Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie

3. Wie viele Flughäfen mit gewerblicher Personenbeförderung gibt es in Deutschland (Stand 2009)?

In Deutschland gibt es 256 Flugplätze, die gewerblichen Luftverkehr abwickeln. Über 99 Prozent des gewerblichen Personenluftverkehrs werden über die 26 größten Verkehrsflughäfen abgewickelt. Diese sind im Einzelnen: Berlin-Tegel, Berlin-Schönefeld, Bremen, Dortmund, Dresden, Düsseldorf, Erfurt, Frankfurt/Main, Friedrichshafen, Hahn, Hamburg, Hannover, Karlsruhe/Baden-Baden, Köln/Bonn, Leipzig, Lübeck, Memmingen, München, Münster/Osnabrück, Niederrhein, Nürnberg, Paderborn/Lippstadt, Rostock, Saarbrücken, Stuttgart, Zweibrücken.

4. Wie viele deutsche und wie viele ausländische Luftfahrtunternehmen mit gewerblicher Personenbeförderung haben mit Stand 2009 vom LBA eine Betriebsgenehmigung bzw. eine Einflug- und Verkehrslaubnis erhalten?

Eine Betriebsgenehmigung des LBA haben bis Ende 2009 165 deutsche Luftfahrtunternehmen erhalten.

Im Rahmen von Einflugerlaubnissen benötigen EU-Luftfahrtunternehmen für die Flüge innerhalb der EU keine verkehrsrechtliche Genehmigung durch das LBA, sondern eine Betriebsgenehmigung durch die jeweilige Behörde des Mitgliedstaates.

101 Luftfahrtunternehmen aus Drittstaaten haben vom LBA eine Genehmigung erhalten, Liniendienste von Drittstaaten nach und von Deutschland durchzuführen. Darüber hinaus führen ca. 1 000 Luftfahrtunternehmen aus Drittstaaten sowie der EU im Rahmen von Charter- bzw. Ad-hoc-Diensten unregelmäßig oder regelmäßig Einflüge in die Bundesrepublik Deutschland durch, wobei nur die EU-Unternehmen keiner gesonderten Einflugerlaubnis bedürfen.

5. Wie viele für die gewerbliche Personenbeförderung zugelassene Flugzeuge (über 20 t) gibt es bei deutschen Luftfahrtunternehmen?

Wie viele davon verfügen über mindestens eine Toilette?

Wie viele davon verfügen über mindestens eine auch für Rollstuhlnutzerinnen und Rollstuhlnutzer geeignete Toilette?

Wie viele dieser Flugzeuge verfügen über eine für Menschen mit Behinderungen angemessene barrierefreie Ausstattung hinsichtlich Sitzplatzgestaltung, Gangbreiten, barrierefreie Kommunikation usw.?

Das LBA hat Ende 2009 720 Luftfahrzeuge (über 20 Tonnen MTOW – maximum take off weight) deutscher Luftfahrtunternehmen zur gewerblichen Personenbeförderung genehmigt.

Alle Luftfahrzeuge über 20 Tonnen, die im Liniendienst für die gewerbliche Beförderung von Personen eingesetzt werden, verfügen über mindestens eine Toilette. Der zwingende Einbau einer Toilette wird jedoch weder von einer Bauvorschrift noch durch das Luftverkehrsgesetz (LuftVG) oder die Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 gefordert.

Statistische Daten über die Anzahl von rollstuhlgerechten Bordtoiletten in Flugzeugkabinen deutscher Luftfahrtunternehmen und über eine barrierefreie Ausstattung hinsichtlich Sitzplatzgestaltung, Gangbreiten und barrierefreie Kommunikation von Luftfahrzeugen werden nicht erhoben.

6. Welche innerdeutschen Strecken und welche Strecken zwischen deutschen und anderen europäischen Flughäfen sind im Linienflug für Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer regelmäßig nicht nutzbar, da entweder die auf diesen Strecken eingesetzten Flugzeuge oder die Abflug- oder Anknftsflughäfen für diese Personengruppe auf Grund fehlender Barrierefreiheit nicht geeignet sind?

In Deutschland sind alle der in der Antwort zu Frage 3 genannten Verkehrsflughäfen für behinderte und mobilitätseingeschränkte Personen geeignet. Zudem sind die Flughäfen über bauaufsichtliche Regelungen und Normen verpflichtet, ihre Gebäude behindertengerecht zu gestalten.

Es ist nicht bekannt, dass irgendeine Strecke von deutschen Flughäfen regelmäßig für Rollstuhlfahrer nicht nutzbar ist. Alle Strecken sind grundsätzlich barrierefrei nutzbar. Es ist jedoch anzuerkennen, dass typische Merkmale von Flugzeugen zur Konsequenz haben, dass einige Kriterien der barrierefreien Zugänglichkeit und Nutzbarkeit nur eingeschränkt erfüllt werden können. Die Bewegungsflächen, insbesondere die Gangbreiten, sind, abhängig vom Flugzeugtyp, begrenzt. Rollstuhlbenutzer müssen von ihrem persönlichen Rollstuhl auf einen bordgängigen Rollstuhl und von dort aus Sicherheitsgründen auf einen der vorhandenen üblichen Sitzplätze wechseln. Unter Umständen werden sie auch innerhalb des Flugzeuges getragen.

Ausnahmen von der Beförderungspflicht sind gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 zudem ausdrücklich zulässig. Das Luftfahrtunternehmen kann es ablehnen, einen mobilitätseingeschränkten Passagier dann an Bord zu nehmen, wenn es physisch tatsächlich unmöglich ist. So werden bei Kurzstreckenflügen häufig kleinere Flugzeugtypen eingesetzt, deren Konfiguration auf Grund der Gangbreite und der Sitzordnung den Transport in einem Bordrollstuhl technisch nicht zulässt.

7. Wie viele (angemeldete) behinderte bzw. mobilitätseingeschränkte Passagiere wurden im Jahr 2009 von den Flughäfen in Deutschland (oder dessen Dienstleistern) abgefertigt (bitte aufgeschlüsselt nach Flughäfen)?

Insgesamt wurden im Jahr 2009 über 970 000 behinderte oder mobilitätseingeschränkte Fluggäste an den deutschen Flughäfen abgefertigt. Dies entspricht einem Anteil von etwa 0,5 Prozent aller abgefertigten Fluggäste in Deutschland. Circa ein Drittel der insgesamt abgefertigten behinderten oder mobilitätseingeschränkten Fluggäste haben ihren persönlichen Betreuungsbedarf nicht innerhalb der durch die Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 vorgegebenen Frist rechtzeitig angemeldet oder sind ohne weitere Vorankündigung ihrer besonderen Bedürfnisse unangemeldet am Flughafen erschienen.

Im Einzelnen:

Flughafen	angemeldete PRMs¹	nicht oder nicht rechtzeitig angemeldete PRMs¹	gesamt
Berlin (Tegel)	13 500	21 700	35 200
Berlin (Schönefeld)	15 478	*	15 478
Dortmund	3 598	3 049	6 647
Dresden	1 717	1 255	2 972
Düsseldorf	27 298	39 283	66 581
Erfurt	205	10	215
Frankfurt	382 921	127 640	510 561
Hamburg	18 881	16 708	35 589
Hannover	5 616	8 784	14 400
Köln/Bonn	10 049	19 859	29 908
Leipzig	2 128	1 579	3 707
Lübeck	455	*	455
Memmingen	710	79	789
München	88 872	78 346	167 218
Münster/Osnabrück	3 302	*	3 302
Nürnberg	9 658	6 439	16 097
Paderborn/Lippstadt	3 000	*	3 000
Rostock	1 300	65	1 365
Stuttgart	13 941	13 737	27 678
Summe	602 629	338 533	971 162

* Es liegen keine Daten vor

¹ Persons with Reduced Mobility

8. Wie viele behinderte bzw. mobilitätseingeschränkte Passagiere wurden im Jahr 2009 von deutschen Airlines befördert (bitte aufgeschlüsselt nach Flugverkehrsunternehmen)?

Die deutschen Luftverkehrsunternehmen erfassen diese Daten in der Regel nicht statistisch. Die Deutsche Lufthansa AG hat im Jahr 2009 385 164 mobilitätseingeschränkte bzw. behinderte Flugreisende, die Condor hat 17 841 mobilitätseingeschränkte bzw. behinderte Flugreisende befördert.

9. Welche deutschen Flughäfen verfügen über veröffentlichte Qualitätsstandards, welche nicht (bitte namentlich nennen mit der jeweiligen Zahl der Fluggäste pro Jahr)?

Alle in der Antwort zu Frage 3 genannten Verkehrsflughäfen verfügen über veröffentlichte Qualitätsstandards. Diese sind in den meisten Fällen über die Internetseiten der Flughäfen abrufbar.

Flughafen	Fluggastaufkommen (2009)
Berlin (Tegel)	14 180 237
Berlin (Schönefeld)	6 797 158
Bremen	2 448 851
Dortmund	1 716 516
Dresden	1 718 923
Düsseldorf	17 793 493
Erfurt	270 267
Frankfurt	50 932 840
Friedrichshafen	578 484
Hahn	3 793 710
Hamburg	12 229 319
Hannover	4 969 799
Karlsruhe/Baden-Baden	1 087 909
Köln/Bonn	9 739 561
Leipzig	2 410 812
Lübeck	688 302
Memmingen	806 113
München	32 681 067
Münster/Osnabrück	1 382 069
Niederrhein	2 402 083
Nürnberg	3 965 743
Paderborn/Lippstadt	983 706
Rostock	161 812
Saarbrücken	469 933
Stuttgart	8 934 493
Zweibrücken	314 412

10. Wie bewertet die Bundesregierung diese veröffentlichten Qualitätsstandards?

Die zu veröffentlichenden Qualitätsstandards sind durch das Leitungsorgan eines Flughafens in Zusammenarbeit mit den Flughafennutzern gegebenenfalls über den Flughafennutzerausschuss mit den Vertretern von Behindertenverbänden festzulegen. Die Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 eröffnet die Möglichkeit zur Vereinbarung individueller und unterschiedlicher Qualitätsstandards. Damit können abhängig von der konkreten Infrastruktur, den örtlichen Gegebenheiten und dem Passagieraufkommen am jeweiligen Flughafen bestmöglich individuelle Lösungen realisiert werden.

Bei der Festlegung dieser Qualitätsstandards sind die Beteiligten angehalten, das Dokument 30 Teil I Abschnitt 5 der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz (ECAC) und die dazugehörigen Anhänge, insbesondere den „Code of Good

Conduct in Ground Handling for Persons with Reduced Mobility“, zu berücksichtigen.

Die veröffentlichten Qualitätsstandards der deutschen Flughäfen sind als Informationsmittel und Orientierungshilfe geeignet und entsprechen grundsätzlich den Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006.

11. Inwieweit hält es die Bundesregierung zum Beispiel für akzeptabel, wenn es im gesamten Terminalbereich D in Berlin-Tegel keine Toiletten für Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer nach der Sicherheitskontrolle gibt, obwohl der Anbau erst neu errichtet wurde?

Terminal D am Flughafen Berlin-Tegel wurde im Jahr 2001 von einem Mietwagencenter zu einem Terminal umgebaut. Im Sicherheitsbereich des Terminals D ist keine behindertengerechte Toilette vorhanden, jedoch befindet sich im öffentlichen Bereich des Terminals D in unmittelbarer Nähe zur Sicherheitskontrolle eine rollstuhlgerechte Toilette. Der Flughafen hat mit dem örtlichen Dienstleister am Flughafen zur Betreuung mobilitätseingeschränkter und behinderter Flugreisender ein Verfahren vereinbart, das dem mobilitätseingeschränkten und behinderten Flugreisenden ermöglicht, auch nach der Sicherheitskontrolle die Toilette benutzen zu können. In Anbetracht des bereits bei Inbetriebnahme des Terminals absehbar übergangsweisen Betriebs des Flughafens Berlin-Tegel bis zur Eröffnung des neuen Flughafens Berlin-Brandenburg-International stellt dieses Verfahren eine geeignete und verhältnismäßige Lösung dar.

Im Rahmen einer Vorort-Besichtigung bei Einführung der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 wurde die Infrastruktur des Flughafen Berlin-Tegel unter Berücksichtigung der dargestellten Rahmenbedingungen mit dem Landesbeauftragten für menschliche Behinderungen abgestimmt und von diesem freigegeben.

12. Bei welchen dieser Flughäfen wurde die Umsetzung bzw. Einhaltung dieser Qualitätsstandards durch die Bundesregierung bzw. in deren Auftrag entsprechend Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung überprüft (bitte jeweiliges Datum und durchführende Institutionen nennen), und welche Ergebnisse und Erfahrungen wurden dabei erzielt?

Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1107 /2006 formuliert, dass gegebenenfalls durch die zuständige Stelle (in Deutschland: das Luftfahrt-Bundesamt) geeignete Maßnahmen zu ergreifen sind, um sicherzustellen, dass die Qualitätsstandards eingehalten werden. Das Luftfahrt-Bundesamt hatte bisher keinen konkreten Anlass, die Einhaltung der Qualitätsstandards zu überprüfen.

13. Welche Behindertenvereine waren an der Festlegung der Qualitätsstandards bei den Flughäfen beteiligt (siehe Artikel 9 Absatz 1 der Verordnung)?

Flughafen	an Erstellung von Qualitätsstandards beteiligte Vertretungen
Berlin (Schönefeld)	Landesbeauftragter für die Belange behinderter Menschen (Ministerium für Arbeit, Gesundheit und Familie), Gleichstellungsbeauftragte des Landkreises Dahme-Spreewald Behindertenverband LDS e. V.
Dortmund	LAG SELBSTHILFE NRW e. V.
Dresden	Beauftragter der Sächsischen Staatsregierung für die Belange von Menschen mit Behinderungen
Düsseldorf	Behindertenverbände (LAG Selbsthilfe NRW) Landesbehindertenbeauftragte
Erfurt	Lebenshilfe Erfurt
Frankfurt	Beauftragter der Hessischen Landesregierung für die Belange behinderter Menschen Vertreter verschiedener Behindertengruppen
Hamburg	Senatskoordinator für die Gleichstellung behinderter Menschen der Freien und Hansestadt Hamburg sowie ein behinderter Vielflieger (WCHC)
Hannover	Behindertenbeauftragte der Stadt Hannover
Köln/Bonn	Landesverband NRW für körper- und mehrfachbehinderte Menschen, Gesellschaft zur Förderung der gehörlosen und schwerhörigen Menschen in NRW Landesarbeitsgemeinschaft Selbsthilfe Behinderter NRW
Leipzig	Beauftragter der Sächsischen Staatsregierung für die Belange von Menschen mit Behinderungen. Das Büro des Behindertenbeauftragten hat seinerseits weitere sächsische Interessensverbände der Betroffenen einbezogen.
Memmingen	Bayr. Blinden- und Sehbehindertenverbund, Schwerhörigenverein München/Oberbayern, Landesarbeitsgemeinschaft Hilfe für Behinderte in Bayern
München	Vertreter verschiedener bay. Behindertenverbände
Münster/Osnabrück	Beauftragter der Landesregierung für die Belange der Menschen mit Behinderung in NRW. Folgende Verbände waren unter der Leitung der Landesarbeitsgruppe-Selbsthilfe-NRW bei Begehung und Besprechung vor Ort vertreten: LV NRW für Körper- und Mehrfachbehinderte, LV der Schwerhörigen und Ertaubten, Blinden- u. Sehbehindertenvereine NRW, Pro Retina Deutschland e. V., Forschungsinstitut Technologie und Behinderung, FTB Allgemeiner Blindenverein Düsseldorf e. V., LBR agentur barrierefrei NRW (Barrierefreie Kommunen), Blinden- u. Sehbehindertenverband Niedersachsen, Osnabrücker Behindertenforum
Nürnberg	Vertreter des Bay. Blinden- und Sehbehindertenbundes e. V., IRIS Institut für Reha & Integration Sehgeschädigter, Deutsche Blindenstudienanstalt, Qualitätsüberprüfung durch Test eines Rollstuhlfahrers
Stuttgart	Landesverband für Körper- und Mehrfachbehinderte Baden-Württemberg e. V., Landesarbeitsgemeinschaft Selbsthilfe Baden-Württemberg e. V., Landesblinden- und Sehbehindertenverband Baden-Württemberg e. V., Lebenshilfe für Menschen mit geistiger Behinderung e. V., Landesverband BW und Landesseniorenrat BW

14. Inwieweit hält die Bundesregierung das gegenwärtige Beschwerdesystem beim LBA einschließlich der derzeitigen Öffentlichkeitsarbeit und dem achtseitigen Beschwerdeformular für ausreichend bzw. zielführend?

Auf den Internetseiten des Luftfahrt-Bundesamtes werden die wesentlichen Rechte behinderter oder in ihrer Mobilität eingeschränkter Flugreisenden seit Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 barrierefrei dargestellt. Ferner ist das durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung veröffentlichte Informationsblatt einsehbar und herunterladbar.

Neben den Informationen, die durch die Internetseiten des Luftfahrt-Bundesamtes zur Verfügung gestellt werden, steht betroffenen Bürgern das Bürger-Service-Center des Luftfahrt-Bundesamtes für telefonische Auskünfte zu Fragen im Zusammenhang mit der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 zur Verfügung.

Die getroffenen Maßnahmen werden dem Informationsbedarf betroffener Fluggäste gerecht.

Im Rahmen des dem Luftfahrt-Bundesamt zustehenden Entschließungsermessens ist bei jedem angezeigten Verstoß gegen die Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 über die Einleitung eines Ordnungswidrigkeitenverfahrens zu entscheiden und gegebenenfalls ein Bußgeld zu verhängen (siehe Frage 18).

Der Ablauf eines Ordnungswidrigkeitenverfahrens ist durch das Ordnungswidrigkeitengesetz vorgegeben. Es ist eine umfangreiche Sachverhaltsaufklärung (auch aufgrund der Komplexität der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006) einschließlich der Anhörung des Betroffenen vorgeschrieben. Das Formular des Luftfahrt-Bundesamtes gibt dem Flugreisenden eine Hilfestellung, um in strukturierter Weise die sachlich notwendigen Angaben für die Prüfung des Sachverhaltes darzustellen.

Die Prüfung der beim Luftfahrt-Bundesamt eingehenden Anzeigen erfolgt sachgerecht und angemessen.

Sofern Betroffene andere Erwartungen an das Verfahren beim Luftfahrt-Bundesamt stellen, ist darauf hinzuweisen, dass das Luftfahrt-Bundesamt nicht zur Durchsetzung zivilrechtlicher Schadensersatzansprüche befugt ist. Dies ist vom Gesetzgeber nicht vorgesehen (siehe bereits die Ausführungen in der Vorbemerkung der Bundesregierung).

15. Wie viele Beschwerden zum Thema barrierefreie Flugreisen gingen seit 2008 beim Behindertenbeauftragten der Bundesregierung ein?

Was waren dabei die Schwerpunkte?

Wie wurden diese Beschwerden in der Arbeit des zuständigen Bundesministeriums und des LBA berücksichtigt?

In wie vielen Fällen führten diese Beschwerden zu Sanktionen gegenüber Flugverkehrsunternehmen, Reiseveranstaltern und Flughäfen?

Beim Behindertenbeauftragten der Bundesregierung wurden seit 2008 zwölf Bürgerschriften zum Thema barrierefreie Flugreisen registriert und beantwortet. In drei Fällen wurden nicht barrierefreie Flugzeugkabinen und nicht rollstuhlgeeignete Bordtoiletten, in drei weiteren Fällen wurde eine Nichtbeförderung thematisiert. Die Schreiben wurden weder an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung noch an das Luftfahrt-Bundesamt übermittelt, da hierzu die ausdrückliche Einwilligung des betroffenen Petenten erforderlich ist. Inwieweit Petenten selbst den Sachverhalt unmittelbar dem Luftfahrt-Bundesamt angezeigt haben, ist nicht bekannt.

16. Wie viele Beschwerden im Zusammenhang mit der Verordnung bzw. der Beförderung von Menschen mit Behinderung gingen seit dem Jahr 2008 bei den Beschwerdeabteilungen von deutschen Flugunternehmen sowie bei den Flughäfen in Deutschland ein, und welcher Art waren diese Beschwerden (bitte aufgeschlüsselt nach einzelnen Airlines und Flughäfen)?

Wie viele davon konnten einvernehmlich geregelt werden, und wie viele nicht?

Den deutschen Luftfahrtunternehmen liegen hierzu keine statistischen Daten vor. Für deutsche Flughäfen liegen folgende Daten vor:

Flughafen	Zahlen	Beschwerdenanlass	Ergebnis
Berlin-Tegel	2008: zwei Beschwerden/ Nachfragen von Passagieren, die mit dem PRM-Service un- zufrieden waren 2009: drei Fälle 2010: bislang fünf Beschwer- den/Nachfragen.		Einvernehmliche Regelung
Berlin-Schönefeld	2008 und 2009: keine Be- schwerden 2010: fünf Beschwerden/ Nachfragen	Unzufriedenheit mit Service	
Dortmund	bisher keine Beschwerden		
Dresden	seit 2008 eine Beschwerde		Passagier verließ selbständig die Flugzeugkabine
Düsseldorf	seit 2008 neun Beschwerden	Nicht bekannt	Einvernehmliche Regelung
Erfurt	seit 2008 eine Beschwerde	Nicht bekannt	Einvernehmliche Regelung
Frankfurt	seit 2008 166 Beschwerden	– Wartezeiten – Servicemängel (z. B. der Gast erwartet einen Elektro- wagen statt eines Roll- stuhls; der Gast erhält keine oder späte Betreuung, da er vom Mitarbeiter nicht lokalisiert werden kann, da keine Übergabe durch die Crew erfolgt ist) – Infrastruktur (z. B. Ebenen- wechsel, Wegestrecken) – Mitarbeiterverhalten	Einvernehmliche Regelung

17. Welche von deutschen Flughäfen startenden Airlines verweigern die kostenlose Mitnahme eines zweiten Rollstuhls bzw. Hilfsgerätes?

Wie hoch sind bei diesen Airlines die durchschnittlich geforderten Kosten für die Mitnahme eines zweiten Rollstuhls?

Nach Kenntnisstand der Bundesregierung nehmen von deutschen Flughäfen startende Luftfahrtunternehmen grundsätzlich einen zweiten Rollstuhl oder eine zweite Mobilitätshilfe kostenlos mit. Nach Angaben der Luftfahrtunternehmen werden keine Kosten erhoben.

18. Wie hat die Bundesregierung Artikel 16 „Sanktionen“ der Verordnung umgesetzt, in dem es heißt: „Die Mitgliedstaaten legen für Verstöße gegen diese Verordnung Vorschriften über Sanktionen fest und treffen alle ihr zu ihrer Anwendung erforderlichen Maßnahmen. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission diese Vorschriften mit (...)“?
19. Wie lauten diese Vorschriften, und seit wann sind sie in Kraft?

Die Fragen 18 und 19 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die gemäß Artikel 16 der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 erforderlichen Vorschriften zur Festlegung von Sanktionen wurden durch die 12. Änderung der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) geschaffen. Es wurden Bußgeldvorschriften statuiert, durch die Zuwiderhandlungen von Flughafenbetreibern, Luftfahrtunternehmen und Reiseveranstaltern gegen zentrale Verpflichtungen aus der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 gegenüber behinderten und mobilitätseingeschränkten Flugreisenden als Ordnungswidrigkeit geahndet werden können. Der Ordnungswidrigkeitenkatalog des § 108 LuftVZO wurde um Tatbestände erweitert, die sich aus der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 als wesentliche Pflichten ergeben. Verstöße gegen die genannte EG-Verordnung können gemäß § 58 Absatz 2 in Verbindung mit Absatz 1 Nummer 13 des Luftverkehrsgesetzes mit einer Geldbuße bis zu 25 000 Euro geahndet werden. Die Festsetzung im Einzelfall erfolgt nach den im Gesetz über Ordnungswidrigkeiten (OWiG) festgelegten Grundsätzen.

Die 12. Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung ist am 12. Juli 2008 in Kraft getreten und im Bundesgesetzblatt vom 11. Juli 2008, Teil I, S. 1214 f. veröffentlicht.

20. Wie oft, wofür, und in welcher Höhe wurden bisher in Deutschland Sanktionen verhängt
 - a) gegenüber deutschen Flughäfen,
 - b) gegenüber deutschen Airlines,
 - c) gegenüber in Deutschland tätigen ausländischen Airlines,
 - d) gegenüber Reiseveranstaltern und sonstigen Unternehmen?

Bisher wurden durch das Luftfahrt-Bundesamt keine Sanktionsmaßnahmen wegen Verstößen gegen die Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 verhängt.

21. Welche deutschen Luftverkehrsunternehmen stellen
 - a) auf Kurzstreckenflügen,
 - b) auf Mittelstreckenflügen (beispielsweise Kanaren) und
 - c) auf Langstreckenflügenkeine Bordrollstühle (u. a. für den Weg zur Toilette) bereit?

Ob Bordrollstühle eingesetzt werden können, hängt vom eingesetzten Fluggerät ab. Auf Langstreckenflügen stehen regelmäßig Bordrollstühle zur Verfügung.

22. Welche deutschen Luftverkehrsunternehmen haben
- a) auf Kurzstreckenflügen,
 - b) auf Mittelstreckenflügen (beispielsweise Kanaren) und
 - c) auf Langstreckenflügen
- in ihren Flugzeugen Toiletten, die auch hinsichtlich ihrer Größe und Gestaltung für Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer sowie andere Menschen mit Behinderung (blinde oder gehörlose Passagiere) nutzbar sind?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine belastbaren Zahlen vor.

23. Welche deutschen Luftverkehrsunternehmen und welche ausländischen, in Deutschland tätigen Luftverkehrsunternehmen boten 2009 keine kostenlosen Hotlines und/oder Internetangebote für die Anmeldung eines Hilfebedarfs an?
- Hat das LBA diesen Unternehmen Fristen gestellt?
- Wenn ja, welche?
- Wurden diesbezüglich vom LBA Sanktionen verhängt oder zumindest angedroht?
- Wenn ja, welche, wenn nein, warum nicht?

Ein wichtiges Ziel der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 ist es, die Betreuung mobilitätseingeschränkter und behinderter Flugreisender ohne zusätzliche Kosten für diese sicherzustellen. Die Kostenfreiheit der Informations- und Betreuungsleistungen schließt die für den mobilitätseingeschränkten oder behinderten Passagier kostenfreie Anmeldung des Betreuungsbedarfs zusammen mit der Buchung ein (Artikel 6 Absatz 1 der Verordnung).

Das Luftfahrt-Bundesamt hat die deutschen und ausländischen Luftfahrtunternehmen im Jahr 2009 aufgefordert, dem Passagier eine kostenfreie telefonische Service-Hotline anzubieten, soweit eine sonstige kostenfreie Anmeldung (z. B. über E-Mail, über die Homepage) nicht möglich ist. Die Überprüfung ist noch nicht abgeschlossen. Die Ergebnisse liegen daher noch nicht vor.

24. Welche deutschen und welche ausländischen, in Deutschland tätigen Luftverkehrsunternehmen bieten Menschen mit Behinderungen, in deren Schwerbehindertenausweis das Merkzeichen „Begleitung“ vermerkt ist, eine kostenlose Beförderung der Begleitperson oder Preisnachlässe für die Schwerbehinderte bzw. den Schwerbehinderten oder die Begleitperson an?

Beförderungsentgelte (Tarife) sind der Öffentlichkeit zugänglich zu machen (§ 21 Absatz 2 Satz 1 LuftVG). Eine Genehmigung der Beförderungsentgelte erfolgt nicht. Nach Kenntnis der Bundesregierung werden bei einzelnen deutschen Luftfahrtunternehmen Begleitpersonen entweder kostenlos befördert, wenn die Person mit Behinderung einen Vollzahlertarif bucht, oder die Begleitperson muss auf innerdeutschen Strecken lediglich die Steuern und Gebühren entrichten. Ausländische Luftfahrtunternehmen bieten in der Regel nicht die Möglichkeit an, Begleitpersonen kostenlos oder zu reduziertem Entgelt zu transportieren.

25. Welche deutschen und welche ausländischen, in Deutschland tätigen Luftverkehrsunternehmen haben seit dem Jahr 2008 nach Kenntnis der Bundesregierung bei Menschen mit Behinderung, die allein reisen wollten, eine Begleitperson als Beförderungsvoraussetzung gefordert, obwohl im Bereich des Flugverkehrs diese Unterstützung durch Mitarbeiter der Luftverkehrsunternehmen auf der Grundlage der Verordnung zu gewährleisten ist (siehe auch Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 3 des Abgeordneten Dr. Ilja Seifert auf Bundestagsdrucksache 16/4134)?

Die Luftfahrtunternehmen dürfen unter den in Artikel 4 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 genannten Voraussetzungen eine Begleitperson für mobilitätseingeschränkte oder behinderte Flugreisende fordern.

Der Bundesregierung ist kein Verstoß gegen diese Regelung bekannt geworden.

26. Wann ist mit dem laut Artikel 17 der Verordnung, spätestens bis zum 1. Januar 2010 von der Europäischen Kommission an das Europäische Parlament und den Rat vorzulegenden Bericht über die Anwendung und die Ergebnisse dieser Verordnung zu rechnen, und mit welchen Vorschlägen zu Veränderungen der Verordnung wird die Bundesregierung zu diesem Bericht ihren Beitrag leisten?

Der Bundesregierung ist nicht bekannt, wann die Europäische Kommission den überfälligen Bericht zur Umsetzung der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 dem Europäischen Parlament und Rat vorlegen wird.

Die Bundesregierung hat bisher nicht über einen möglichen Beitrag zum Bericht entschieden.

27. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Umsetzung dieser Verordnung für die Umsetzung der am 6. Juli 2010 im Europäischen Parlament angenommenen Verordnung zur Regelung der Fahrgastrechte im Bereich Schifffahrt, welche laut Pressemitteilung 196/2010 des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, vom 6. Juli 2010 in etwa zwei Jahren „auf möglichst kostengünstigem Weg“ mit „schlanken Lösungen“ in Deutschland unmittelbar geltendes Recht werden soll?

Die Verordnung zu den Fahrgastrechten in der Schifffahrt betrifft sowohl die Binnen-, die Küsten- als auch die Seeschifffahrt und die Hafenanlagen (bzw. Anleger) an den Binnenwasserstraßen und in den Seehäfen, so dass in Deutschland unterschiedliche Zuständigkeiten und Verwaltungskompetenzen bei der Durchsetzung der Verordnung betroffen sind. Die Voraussetzungen und Rahmenbedingungen für die organisatorische Implementierung der Verordnung der Fluggastrechte für mobilitätseingeschränkte und behinderte Flugreisende und der Fahrgastrechte in der Schifffahrt sind insoweit nicht vergleichbar. Schlussfolgerungen aus der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 sind daher für die Umsetzung der Fahrgastrechte im Bereich Schifffahrt nicht übertragbar.

