

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Markus Tressel, Nicole Maisch, Ingrid Hönlinger, Dr. Konstantin von Notz, Viola von Cramon-Taubadel, Cornelia Behm, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Undine Kurth (Quedlinburg), Friedrich Ostendorff und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Sanktionen bei Verstößen gegen die Fluggastrechte-Verordnung

Verspätete Abflüge, Ankünfte oder Annullierungen sind neben Fällen der Herabstufung und Nichtbeförderung sanktionierbare Vorfälle im Sinne der Fluggastrechte-Verordnung (Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates). Damit sind es auch geeignete Kriterien, um allgemein die Rechtsdurchsetzung der Fluggastrechte zu überprüfen. So sind sie gemäß Artikel 17 der Fluggastrechte-Verordnung die Kontrollparameter, die bereits im Jahr 2007 von der Europäischen Kommission vorgestellt worden sind und über den Erfolg der Verordnung entscheiden. In diesem Bericht wurden erhebliche Mängel in der nationalen Rechtsdurchsetzung festgestellt.

Die nach Artikel 16 der Fluggastrechte-Verordnung zur „Durchsetzung dieser Verordnung in Bezug auf Flüge von in seinem Hoheitsgebiet gelegenen Flughäfen und Flüge von einem Drittland zu diesen Flughäfen“ zuständige Beschwerde- und Durchsetzungsstelle in Deutschland ist das Luftfahrt-Bundesamt (LBA). Auch die Durchsetzung der Rechte von Fluggästen mit eingeschränkter Mobilität soll das LBA ebenso wie die Transparenz bei der Angabe von Flugpreisen gewährleisten. In Artikel 16 der Fluggastrechte-Verordnung heißt es darüber hinaus: „Gegebenenfalls ergreift diese Stelle die notwendigen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Fluggastrechte gewahrt werden.“ Damit sind insbesondere verhältnismäßige und abschreckende Sanktionen gemeint.

Aus einem Bericht der Bundesregierung im Rahmen der Sitzung des Ausschusses für Tourismus am 27. Oktober 2010 sowie der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 17/2626 zu Frage 17 ging hervor, dass „bis Ende 2008 (...) insgesamt 84 Ordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet“ wurden. Dabei wurden Bußgelder von „durchschnittlich ca. 3 000 Euro verhängt.“ Dazu liegen aus bislang zwei Antworten der Bundesregierung auf die Kleinen Anfragen auf Bundestagsdrucksachen 17/2626 und 17/3107 weitere Zahlen vor. So heißt es in der Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 17/2626 zu Frage 17, „Seit Jahresmitte 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 vielen Fällen tatsächlich ein Bußgeld zu verhängen ist.“ Die Bundestagsdrucksache 17/2626 ist datiert auf den 22. Juli 2010. Summa summarum ergibt sich seit Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 bis zu diesem Zeitpunkt also eine Zahl von knapp 1 484 Ordnungswidrigkeitenverfahren.

Aus der Berichterstattung des WDR „markt“ am 22. November 2010 liegen nun andere Zahlen vor. Dort heißt es: „Seit Inkrafttreten der Verordnung (EG)

Nr. 261/2004 wurden bis zum 1. November 2010 insgesamt 1 910 Ordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet.“

Auch eine tabellarische Auflistung nach deutschen, europäischen und nichteuropäischen Fluggesellschaften ist dem WDR demnach bekannt. Erkenntnisse, die bislang, unter Verweis auf angebliche datenschutzrechtliche Bedenken, der Bundstagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN nicht mitgeteilt worden sind.

Anzahl eingeleiteter Ordnungswidrigkeitenverfahren nach Jahr des Anzeigeeingangs

Typ	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Gesamtergebnis
Deutsche Luftfahrtunternehmen	0	7	432	107	456	59	1 061
Europäische Luftfahrtunternehmen	1	29	190	99	288	37	644
Luftfahrtunternehmen aus Drittstaaten	0	1	74	36	85	9	205
Gesamtergebnis	1	37	696	242	829	105	1 910

Die Zahlen aus der Berichterstattung im Rahmen von Ausschusssitzungen und Antworten der Bundesregierung auf Kleine Anfragen stimmen nicht mit den hier vorliegenden Zahlen überein. So sind bis 2008 deutlich mehr als 84 Ordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet worden. Selbst bis zum Zeitpunkt 22. Juli 2010 müssen mehr als 1 484 Ordnungswidrigkeitenverfahren vorgelegen haben.

Während andere EU-Mitgliedstaaten bei jedem positiv festgestellten Verstoß ein Bußgeld verhängen, wird in Deutschland zwischen „signifikanten“ und „nicht signifikanten Fällen“ unterschieden (vgl. http://ec.europa.eu/transport/passengers/studies/doc/2010_02_evaluation_of_regulation_2612004.pdf; S. 57) In den insgesamt 1 910 Ordnungswidrigkeitenverfahren wurde bis dato nur in 34 Fällen tatsächlich ein Bußgeld verhängt. Die verhängten Bußgelder lagen dem Bericht des WDR zufolge zwischen 1 000 und 4 000 Euro.

Wir fragen die Bundesregierung daher:

1. Wie hoch genau ist angesichts der der Öffentlichkeit vorliegenden, voneinander abweichenden Statistiken die Anzahl eingeleiteter Ordnungswidrigkeitenverfahren, aufgeschlüsselt nach Jahr des Anzeigeeingangs?
2. Warum weichen die kursierenden Zahlen so stark voneinander ab?
3. Gegen welche Fluggesellschaften richtete sich aus welchen Gründen, und in welcher Höhe bislang ein Bußgeld (bitte jedes der 34 mit einem Bußgeld belegten Ordnungswidrigkeitenverfahren einzeln nach Datum und Fluggesellschaft auflisten)?
4. Wie viele Anzeigen sind beim LBA seit der Berichterstattung im WDR-„markt“ am 8. November 2010 und 22. November 2010 täglich eingegangen, und sind diese Zahlen zum bisherigen Tagesaufkommen überdurchschnittlich hoch?
5. Hält es die Bundesregierung für hinreichend abschreckend im Sinne der ratio der einschlägigen Ordnungswidrigkeitenbestimmungen, wenn ein Bußgeld in Höhe von 1 000 Euro verhängt wird, die Fluggesellschaft aber jedem Fluggast bei Annullierung oder mehr als dreistündiger Verspätung zwischen 250 und 600 Euro zahlen müsste?

6. Hält es die Bundesregierung für möglich und naheliegend, dass Fluggesellschaften anstatt alle Insassen eines Passagierflugzeugs unaufgefordert zu entschädigen, lieber ein Bußgeld in der genannten Höhe in Kauf nehmen, da sich die Summe der Entschädigungen pro Flugzeug ansonsten im Schnitt um einen Betrag von 80 000 Euro bewegt?

7. Hat die Bundesregierung beziehungsweise haben die zuständigen Bundesministerien und die ihnen nachgeordneten Behörden für einzelne Fluggesellschaften den Entzug der Fluglizenz erwogen, um dem auch in Einzelfällen belegbaren, offenkundigen und gravierenden Vollzugsdefizit der Bestimmungen der Fluggastrechteverordnung zu Lasten der Verbraucherinnen und Verbraucher effektiv entgegenzutreten?

Wenn nein, warum wurde davon Abstand genommen?

8. Wie bewertet die Bundesregierung die steten Versuche der Fluggesellschaften, selbst bloße „technische Defekte“ regelmäßig als außerordentliche und etwaige Ansprüche ausschließende Umstände vorzuschieben?

Beabsichtigt sie die Sanktionierung dieses offenkundigen Missstandes oder hält sie dies für nicht erforderlich?

Wenn nein, warum nicht?

Wie viele Beschwerden müssen aus Sicht der Bundesregierung vorliegen, bevor von einem „erheblichen“ Verstoß gesprochen werden kann?

9. Prüft das LBA in Beschwerdefällen, ob es sich – bei entsprechenden Häufungen von Beschwerden – um ein Einzeldelikt oder einen systematischen Betrug der Fluggesellschaft handelt?

Wenn ja, in wie vielen Fällen ist dies bislang geschehen?

Wie geht das LBA dabei im Einzelnen vor (bitte Beschreibung des entsprechenden Behördenverfahrens)?

10. Was gedenkt die Bundesregierung im Hinblick auf die Berichterstattung des WDR und der vom Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz kofinanzierten, bundesweiten Studie der Verbraucherzentralen, die am 15. November 2010 in Berlin vorgestellt worden ist, zu tun, um die Rechte der Fluggäste besser durchzusetzen?

Ab wann handelt es sich nicht mehr um „Einzelerfahrungen“ (vgl. Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 17/4114, zu Frage 11)?

11. Welche Maßnahmen wurden durch das Unternehmen easyJet „(...) in Aussicht gestellt, die die Unannehmlichkeiten, die im Zusammenhang mit Flugannullierungen bzw. -verspätungen stehen, minimieren sollen“ (vgl. Bundestagsdrucksache 17/3107, zu Frage 6), und welche Sanktionen wurden seitens des LBA im Falle des Nichthandelns beziehungsweise erkennbarer Nichtumsetzung angedacht?

12. Welche konkreten Maßnahmen sind mit dem Unternehmen easyJet vereinbart worden, um die bekannt gewordenen „Unannehmlichkeiten“ zu minimieren?

a) Worin genau bestanden diese „Unannehmlichkeiten“?

b) Sind diese „Unannehmlichkeiten“ bei anderen Unternehmen auszuschließen?

Wird der Frage nachgegangen, ob diese auch bei anderen Fluggesellschaften auftreten?

c) Wer zeichnet zuständig und kontrolliert, dass die genannten Maßnahmen durch das Unternehmen easyJet umgesetzt werden?

13. Ist es zutreffend, dass es beim Vollzug der Bußgeldbescheide zu Verzögerungen kommt?
Wenn ja, wie lange dauern die Verzögerungen, worauf beruhen sie (bitte im Einzelnen aufschlüsseln), und betrifft dies ausländische wie nationale Unternehmen gleichermaßen?
14. Zahlen einzelne Unternehmen auffällig verspätet?
Wenn ja, welches sind diese Unternehmen, und worauf sind die Verzögerungen aus Sicht des LBA zurückzuführen?
Welchen möglichen Handlungsbedarf sieht die Bundesregierung hier?
15. Gibt es systematische Gründe für die im Vergleich zu den eingehenden Beschwerden recht geringe Anzahl von Bußgeldbelegungen?
Wenn ja, welche, und wie geht die Bundesregierung dagegen vor?
Wenn nein, welches sind die Gründe für die vergleichsweise geringe Anzahl von Bußgeldbelegungen?
16. Worin liegen die Gründe für die acht Bußgelder gegen deutsche Unternehmen, und gibt es eine Erklärung, warum es bis in das Jahr 2010 offenbar noch deutlich weniger Anlässe für ein Vorgehen gegen deutsche Unternehmen gab?
17. Gegen welche deutschen Unternehmen konkret richteten sich die Bescheide?
Welche sonstigen Maßnahmen hat die Flugaufsicht diesbezüglich ergriffen?
18. Nach welchen Kriterien wird zwischen „signifikanten“ und „nicht signifikanten“ Verstößen unterschieden?
19. Wie steht die Bundesregierung Überlegungen gegenüber, die Airlines zu einer sofortigen Auszahlung der Entschädigungen und Ausgleichsleistungen – auch ohne Verbraucherbeschwerden – anzuhalten, und sie nur im Falle des hinreichenden Nachweises eines außerordentlichen Umstands davon zu entlasten?
Hielte die Bundesregierung diesen Ansatz gerade auch im Hinblick auf die begrenzten Personalkapazitäten des LBA und angesichts der großen Probleme in der Rechtsdurchsetzung nicht für eine praktikable und sachgerechte Lösung?
20. Welches sind, neben dem Anzeigeaufkommen, weitere mögliche Indikatoren bei der Bewertung der Rechtsdurchsetzung (vgl. Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 17/4114, zu Frage 7)?
21. Welche konkreten Mängel wurden bei den „Vor-Ort-Kontrollen an Flughäfen“ festgestellt (vgl. Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 17/4114, zu Frage 15)?
22. Geht die Bundesregierung stets ohne Positionierung in Vorabgespräche zu Verhandlungen über EU-Vorlagen (vgl. Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 17/4114, zu Frage 24)?

Berlin, den 21. Januar 2011

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion