

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Markus Tressel, Cornelia Behm, Harald Ebner, Bärbel Höhn, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch, Friedrich Ostendorff und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Um- und Durchsetzung der Fluggastrechte-Verordnung

Seit dem Jahr 2004 gibt die Europäische Fluggastrechte-Verordnung (EG/261/2004) Art, Umfang und Schutzniveau für die Um- und Durchsetzung von Verbraucherrechten im Flugverkehr rechtsverbindlich vor. Die Maßnahmen der Gemeinschaft zielen dabei darauf ab, ein „hohes Schutzniveau für Fluggäste sicherzustellen“. Die Mitgliedstaaten sind durch die Verordnung dazu verpflichtet, eine Stelle zu benennen, welche die Wahrung der Fluggastrechte „sicherstellt“. Hierfür hat die ausgewählte Stelle „notwendige Maßnahmen“ zu ergreifen. Für den Fall, dass es sich bei einer solchen Maßnahme um den Erlass einer Sanktion handelt, enthält die Verordnung selbst bereits eine Konkretisierung. So regelt Artikel 16 Absatz 3 der Verordnung, dass Sanktionen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein müssen. Weitere Konkretisierungen zu den „geeigneten Maßnahmen“ der Rechtsdurchsetzung enthält die Verordnung nicht. Deutschland hat das Luftfahrt-Bundesamt zur zuständigen Durchsetzungsstelle erklärt.

Das Luftfahrt-Bundesamt hat im Jahr 2012 nach eigenen Angaben 235 Ordnungswidrigkeitsverfahren als Sanktionierung wegen Verstößen gegen die Fahrgastrechte-Verordnung gegen deutsche Luftfahrtunternehmen eröffnet. Mit einem Bußgeldbescheid abgeschlossen wurden hiervon 22 Verfahren (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Sieben Jahre Fluggastrechte – Stand von Um- und Durchsetzung der Fluggastrechte-Verordnung“, Bundestagsdrucksache 17/9295, Antwort zu den Fragen 8 und 9).

Die Europäische Kommission hat bei der Bundesregierung in der Vergangenheit bereits zweimal eine effektivere Durchsetzung von Fahrgastrechten im Luftverkehr angemahnt, zuletzt mit Bericht vom 11. April 2011 (KOM(2011) 174; Ratsdok. 9066/11). Hier heißt es auf S. 10: „Alle Optionen, die darauf abzielen, eine bessere Durchsetzung der Verordnung 261/2004 auf grenzübergreifender Basis zu gewährleisten, sollten untersucht werden. Die Kommission wird mit den betreffenden Mitgliedstaaten zusammenarbeiten, um Hindernisse im einzelstaatlichen Recht zu ermitteln und zu beseitigen, die die ordnungsgemäße Anwendung und einheitliche Durchsetzung der Verordnung beeinträchtigen, und wird prüfen, ob es angezeigt ist, diese Hindernisse nötigenfalls durch Einleitung von Vertragsverletzungsverfahren aus dem Weg zu räumen.“

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Starts und Landungen welcher Fluggesellschaften wurden nach Kenntnis der Bundesregierung im Jahr 2012 auf deutschen Flughäfen abgesagt (bitte einzeln auflisten)?
2. Welche Zielflughäfen in Deutschland und welche Reiseziele waren nach Kenntnis der Bundesregierung besonders von den Absagen betroffen?
3. Welche Gründe sind der Bundesregierung für die Absagen bekannt – nach prozentualer Häufigkeit?
4. Wie viele Beschwerden hat das Luftfahrt-Bundesamt seit Einführung der Fluggastrechte-Verordnung erhalten (bitte einzeln nach Jahr und Grund auflisten)?
5. Wie viele Ordnungswidrigkeitsverfahren hat das Luftfahrt-Bundesamt im gesamten Jahr 2012 sowie in der ersten Jahreshälfte des Jahres 2013 wegen Verstößen gegen die Fluggastrechte-Verordnung eingeleitet (bitte einzeln nach Airline und Jahr auflisten oder für den Fall datenschutzrechtlicher Bedenken bitte nach deutschen, EU- und Non-EU-Fluggesellschaften und Jahr tabellarisch auflisten)?
6. Wie viele dieser Verfahren im Gesamtjahr 2012 sowie in der ersten Jahreshälfte 2013 hatten ein Bußgeld zur Folge (bitte entsprechend der Antwort zu Frage 5 auflisten)?
7. Wie viele Widerspruchsverfahren gegen Bußgeldbescheide wurden seit Einführung der Fluggastrechte-Verordnung durchgeführt (bitte einzeln nach Jahr und Grund auflisten)?
8. Wie viele Bußgeldbescheide des Luftfahrt-Bundesamtes wurden seit Einführung der Fluggastrechte-Verordnung aufgrund eines erfolgreichen Widerspruchsverfahrens aufgehoben (bitte einzeln nach Jahr und Grund auflisten)?
9. Wie viele verwaltungsgerichtliche Verfahren wurden von Seiten der Luftfahrtunternehmen angestrengt (bitte tabellarisch nach deutschen und ausländischen Airlines aufführen unter Nennung des Aktenzeichens)?
10. Wie viele Planstellen hält das Luftfahrt-Bundesamt derzeit für die Aufgaben der Durchsetzung der Fluggastrechte vor?
11. Wie viele „Vor-Ort-Kontrollen“ wurden im Jahr 2012 bis heute an Flughäfen durchgeführt?
12. Wer führt die „Vor-Ort-Kontrollen“ für das Luftfahrt-Bundesamt durch?
13. Konnte die Bundesregierung bei diesen Kontrollen eine Verbesserung der Informationssituation durch die Luftfahrtunternehmen feststellen?
14. Welche Luftfahrtunternehmen sind bei den Kontrollen aufgefallen, die sich besonders intensiv oder besonders wenig um die Information der Fahrgäste bemühen?
15. Wurden seit der letzten Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 17/9295 im Jahr 2012 noch andere Maßnahmen außer der Sanktionierung durch Bußgeld und „Vor-Ort-Kontrollen“ zur Um- und Durchsetzung der Fluggastrechte-Verordnung durch das Luftfahrt-Bundesamt ergriffen?
16. Hält die Bundesregierung es für sinnvoll, durch die Luftfahrtunternehmen persönlich betreute Infostellen auf Flughäfen zu errichten, die im Falle von Absagen und Verspätungen bei der Betreuung der Fluggäste für Informationen und Hilfe sorgen?

17. Findet derzeit eine Vernetzung/Zusammenarbeit mit anderen europäischen Durchsetzungsbehörden nach Artikel 16 der Fahrgastrechte-Verordnung statt, wie im Kommissionsbericht aus dem Jahre 2011 auf S. 10 vorgeschlagen wurde?
Wenn nein, warum nicht?
18. Hält die Bundesregierung das Ergreifen weiterer Maßnahmen gemäß Artikel 16 Absatz 1 der Fluggastrechte-Verordnung, wie beispielsweise der Veröffentlichung sogenannter „Name and Shame“-Listen für sinnvoll, und wenn nein, warum nicht?
19. Inwieweit wird die Einrichtung einer Schlichtungsstelle zur Beilegung zivilrechtlicher Ansprüche die Verfahren des Luftfahrt-Bundesamtes nach Einschätzung der Bundesregierung künftig tangieren?
20. Inwieweit werden bereits geleistete Ausgleichsansprüche im Zuge einer gerichtlichen Auseinandersetzung bei der Ermessensentscheidung über die Höhe des Bußgeldes mit einbezogen?
21. Inwieweit werden bereits geleistete Ausgleichsansprüche im Zuge einer außergerichtlichen Einigung durch eine Schlichtungsstelle (wie bei RyanAir schon heute möglich) bei der Ermessensentscheidung über die Höhe des Bußgeldes mit einbezogen?
22. Wie wird das Luftfahrt-Bundesamt über anhängige Verfahren im Sinne der Fragen 20 und 21 benachrichtigt?

Berlin, den 28. Juni 2013

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion

