

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Katrin Werner, Sigrid Hupach,  
Herbert Behrens, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 18/11316 –**

### **Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention im Bereich Haltestellen und Flugreisen**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) ist seit dem 26. März 2016 geltendes Recht in der Bundesrepublik Deutschland. Mit der Ratifizierung hat sich Deutschland zu ihrer Umsetzung verpflichtet.

In Artikel 9 UN-BRK in der Fassung der Schattenübersetzung des NETZWERK ARTIKEL 3 e. V. zu Barrierefreiheit heißt es: „(1) Um Menschen mit Behinderungen ein selbstbestimmtes Leben und die volle Teilhabe in allen Lebensbereichen zu ermöglichen, treffen die Vertragsstaaten geeignete Maßnahmen mit dem Ziel, für Menschen mit Behinderungen gleichberechtigt mit anderen Zugang zur physischen Umwelt, zu Transportmitteln, Information und Kommunikation, einschließlich Informations- und Kommunikationstechnologien und -systemen, sowie zu anderen Einrichtungen und Diensten, die in der Öffentlichkeit in städtischen und ländlichen Gebieten offenstehen oder für sie bereitgestellt werden, zu gewährleisten. Diese Maßnahmen, welche die Feststellung und Beseitigung von Zugangshindernissen und -barrieren einschließen, gelten unter anderem für

- a) Gebäude, Straßen, Transportmittel sowie andere Einrichtungen in Gebäuden und im Freien (...).“

Übereinkommend hierzu verpflichtet das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in § 8 Absatz 3 und 4 die von den Ländern bestimmten Aufgabenträger dazu, die Belange der „in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen“ im Nahverkehrsplan zu berücksichtigen und „für die Nutzung des Personenverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen“.

Dennoch ist die Bundesrepublik Deutschland von dem Ziel eines vollständigen barrierefreien Personenverkehrs noch weit entfernt.

So empfiehlt der Ausschuss für die Rechte von Menschen mit Behinderungen dem Vertragsstaat in seinen abschließenden Bemerkungen über den ersten Staatenbericht Deutschlands, „(a) gezielte, wirksame Maßnahmen einzuführen, wie etwa zwingende Auflagen, Überwachungsmechanismen und wirksame Sanktionen bei Verstoß, um die Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderungen in

allen Sektoren und Lebensbereichen, einschließlich des Privatsektors, auszuweiten“.

Die Fragesteller möchten mit dieser Kleinen Anfrage vor allem Kenntnisse über den derzeitigen Stand der Umsetzung der UN-BRK im Bereich Haltestellen und Flugverkehr erlangen.

1. Wie viele Personenbahnhöfe sind in Deutschland nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit barrierefrei, und wie viele nicht (bitte auf Betreiberangaben wie z. B. von der DB Station&Service AG zurückgreifen und nach Bundesländern und Kategorien aufschlüsseln)?

Es handelt sich um Sachverhalte in der unternehmerischen Verantwortung der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (DB AG) und anderer Infrastrukturunternehmen, zu denen der Bundesregierung in Bezug auf die konkrete Fragestellung keine Daten vorliegen.

Das Unternehmen DB Station&Service AG veröffentlicht Daten im Internet zur Barrierefreiheit unter [www.deutschebahn.com/de/geschaefte/infrastruktur/bahnhof/barrierefreiheit/](http://www.deutschebahn.com/de/geschaefte/infrastruktur/bahnhof/barrierefreiheit/).

Zudem wird jährlich zu Teilaspekten der Barrierefreiheit (dynamische Kundeninformation, stufenfreier Bahnsteigzugang, optimierte Bahnsteighöhe, angemessener Wetterschutz) im Infrastrukturzustands- und Entwicklungsbericht der DB AG berichtet und im Internet jeweils Mitte des Folgejahres im Internetauftritt des Eisenbahn-Bundesamtes veröffentlicht unter: [www.eba.bund.de/DE/Home/\\_service\\_nodes/izb/izb\\_node.html](http://www.eba.bund.de/DE/Home/_service_nodes/izb/izb_node.html).

2. Wie viele Personenbahnhöfe wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in der 18. Wahlperiode barrierefrei umgestaltet (bitte nach Bundesländern und Kategorien aufschlüsseln)?

Es handelt sich um Sachverhalte in der unternehmerischen Verantwortung der DB AG, zu denen der Bundesregierung in Bezug auf die konkrete Fragestellung keine Daten vorliegen.

Das Unternehmen DB Station&Service AG hat Daten zu barrierefreien Ausbaumaßnahmen ihrer Personenbahnhöfe im Rahmen des 3. Programms der DB AG zur Barrierefreiheit veröffentlicht unter: [www.bahn.de/p/view/service/barrierefrei/programm\\_der\\_db.shtml](http://www.bahn.de/p/view/service/barrierefrei/programm_der_db.shtml).

Angaben zu Baumaßnahmen der barrierefreien Umgestaltung enthält:

- a) Fünfjahresbilanz zum zweiten Programm der Deutschen Bahn AG mit Rückblick 2010 bis 2015 in Kapitel 5,
- b) drittes Programm der DB AG zur Barrierefreiheit 2016 bis 2020 in Anlage 3 mit einer nach Bundesländern aufgeschlüsselten Übersicht der Planungen für barrierefreie Ausbaumaßnahmen in Stationen der DB Station&Service AG.

3. Welche Aktivitäten gab es dabei seitens der Bundesregierung?

Die Bundesregierung ermöglicht Aktivitäten durch Finanzierung. Allein im Teilprogramm Barrierefreie Ausgestaltung kleiner Verkehrsstationen des Zukunft-Investitions-Programms (ZIP) hat der Bund 81,5 Mio. Euro bereitgestellt. Darüber hinaus können im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV)

für den Zeitraum von 2015 bis 2019 aus den darin für die Instandhaltung bereitgestellten Mitteln in Höhe von 1,1 Mrd. Euro Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit finanziert werden.

4. Inwieweit spricht die Bundesregierung immer noch von der sogenannten 1 000er-Regel (das heißt, bei Bahnhöfen mit weniger als 1 000 Reisenden pro Tag muss keine Barrierefreiheit hergestellt werden)?

Wie viele Bahnhöfe betrifft das (bitte nach Bundesländern und Kategorien aufschlüsseln)?

Inwieweit ist diese Regel mit Artikel 9 UN-BRK vereinbar?

Die sogenannte 1 000er-Regel ist ein befristetes Priorisierungsinstrument, um bei Umbau oder Erneuerung von Bahnhöfen sicherzustellen, dass bei begrenzt verfügbaren Mitteln die Bedarfsschwerpunkte vorrangig barrierefrei ausgestaltet werden, und um die maximale Effizienz des Mitteleinsatzes zu erzielen. Sie schließt nicht aus, auch in Bahnhöfen mit einem geringeren täglichen Aufkommen als 1 000 Reisende die Barrierefreiheit herzustellen.

Bei Neubauten und umfassenden Umbauten von Stationen mit geringem Reiseenaufkommen erfolgt der barrierefreie Ausbau grundsätzlich ebenfalls.

Die sogenannte 1 000er-Regel ist kein dauerhaftes Ausschlusskriterium für eine barrierefreie Ausgestaltung von Bahnhöfen und steht insofern auch nicht im Widerspruch zu Artikel 9 der UN Behindertenrechtskonvention.

5. Welche baurechtlichen Vorgaben muss nach Ansicht der Bundesregierung der Bund erfüllen, damit eine vollkommene Barrierefreiheit an den Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs gewährleistet ist?

Die Organisation und Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist eine Aufgabe der Länder. Dies schließt deren Zuständigkeit für das Bauordnungsrecht und das Landesstraßenrecht ein.

Soweit Haltestellen des ÖPNV ausnahmsweise an Bundesfernstraßen liegen, gilt Folgendes: Nach § 3 Absatz 1 Satz 2 des Bundesfernstraßengesetzes haben die Träger der Straßenbaulast nach ihrer Leistungsfähigkeit die Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern; dabei sind die sonstigen öffentlichen Belange einschließlich des Umweltschutzes sowie behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel, möglichst weitgehende Barrierefreiheit zu erreichen, zu berücksichtigen. Diese Maßgabe gilt für alle Bestandteile von Bundesfernstraßen, d. h. auch für die Einrichtung von Haltemöglichkeiten für den Linienverkehr.

6. Wurde nach Kenntnis der Bundesregierung eine Bestandserhebung zur Evaluierung durchgeführt, aus der die erforderlichen Maßnahmen und finanziellen Mittel hervorgehen, die zu einer vollkommenen Herstellung barrierefreier Haltestellen benötigt werden?

Wenn ja, welche?

7. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung ein durch die Bundesverwaltung erarbeitetes Konzept, aus dem hervorgeht, in welchem Zeitraum und an welchen Standorten die schrittweise Umgestaltung der Haltestellen erfolgen wird?

Die Fragen 6 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Informationen vor.

8. In welcher Weise nimmt die Bundesregierung Einfluss auf das Niveau der Barrierefreiheit bzw. Qualitätskriterien bei Neubauten und Modernisierungsvorhaben mit Blick auf sich entwickelnde DIN-Normen und EU-Bestimmungen, zum Beispiel hinsichtlich von Mindestbreiten von Wegen auf Bahnsteigen?

DIN-Normen werden in Normierungsausschüssen durch unabhängige Fachleute nach wissenschaftlichen Erkenntnissen erarbeitet. Sofern die Europäische Union Regelungen trifft, nimmt die Bundesregierung die ihr nach dem Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union zustehenden Mitwirkungsrechte wahr. Eine Einflussnahme auf die Mindestbreite von Wegen ist nicht erfolgt.

9. Wie entstehen nach Kenntnis der Bundesregierung Prioritätenlisten, nach denen Bahnhöfe barrierefrei umgestaltet werden?

Die Bundesregierung ist nicht an der Erstellung von Prioritätenlisten für die barrierefreie Ausgestaltung von Bahnhöfen beteiligt. Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 2 und 4 verwiesen.

10. Wie wird nach Kenntnis der Bundesregierung der Sachverstand der örtlichen bzw. regionalen Behindertenselbsthilfe-Organisationen bei der Umgestaltung bzw. beim Neubau von Bahnhöfen einbezogen?
11. Wie kooperieren nach Kenntnis der Bundesregierung die Deutsche Bahn AG und sonstige Nutzer von Personenbahnhöfen bei der Schaffung von Barrierefreiheit vom Bahnhofsvorplatz bis zum Einstieg in die Waggons?

Gibt es feste Kooperationsbeziehungen?

Plant oder hat die Bundesregierung diesbezügliche Verordnungen bzw. Kontrollgremien?

Die Fragen 10 und 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die DB Station&Service AG führt im Programm der DB AG zur Barrierefreiheit aus, dass das Planungs- und Bauregelwerk der DB – hier Richtlinienfamilie 813 – „Personenbahnhöfe planen“ – bei der Fortschreibung hinsichtlich der Barrierefreiheit die Einbeziehung der vom Deutschen Behindertenrat benannten Mitglieder der programmbegleitenden Arbeitsgruppe vorsieht.

Zudem verpflichtet die DB Station&Service AG vertraglich ihre Planungsbüros bei der Entwurfsplanung zur Umgestaltung bzw. zum Neubau von Personenbahnhöfen, bereits im Vorfeld des planrechtlichen Genehmigungsverfahrens Abstimmungen mit Vertretern der Verbände von Menschen mit Behinderungen durchzuführen.

12. Bei welchen Personenbahnhöfen wird nach Kenntnis der Bundesregierung die Barrierefreiheit nach derzeitiger Planung bis 2020 hergestellt sein (bitte nach Bundesländern und Kategorien aufschlüsseln)?
13. Welche Personenbahnhöfe werden nach Kenntnis der Bundesregierung nach derzeitiger Planung auch im Jahr 2022 noch nicht barrierefrei sein (bitte nach Bundesländern und Kategorien aufschlüsseln)?

Die Fragen 12 und 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Programm „Herstellung der Barrierefreiheit kleiner Schienenverkehrsstationen“, das sich auf Stationen mit weniger als 1 000 Reisenden pro Tag bezieht, hat einen Umfang von 80 Mio. Euro. Mit der Kofinanzierung durch die Bundesländer hat das Programm ein Fördervolumen von 160 Mio. Euro, und es umfasst bundesweit 132 Stationen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

14. Was plant der Bund an Initiativen bzw. Maßnahmen, damit auch diese Bahnhöfe in absehbarer Zeit barrierefrei sind?

Planungen zur Verbesserung der Barrierefreiheit für den Zeitraum ab 2020 werden erst in der kommenden Legislaturperiode erfolgen.

15. Wie viele Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung insgesamt im Bundesgebiet, und wie viele stehen davon in der Verantwortung des Bundes?

Wie viele der bundesweiten Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs sind nach Kenntnis der Bundesregierung barrierefrei, und auf wie viele Haltestellen in Bundesverantwortung trifft dies zu?

Der Bundesregierung liegen weder über die Anzahl der Haltestellen insgesamt noch über die Anzahl der in der Verantwortung des Bundes stehenden Haltestellen Erkenntnisse vor.

16. Welche Aktivitäten gab bzw. gibt es seitens der Bundesregierung seit dem Jahr 2010 für mehr Barrierefreiheit im Luftverkehr (bitte einzeln mit jeweiliger Art der Aktivität, Verantwortlichkeit, Kosten und Zeitraum nennen)?

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur führt seit 2011 regelmäßig einen Erfahrungsaustausch durch. Das Luftfahrt-Bundesamt ist als nationale Durchsetzungs- und Beschwerdestelle für die Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 in den Dialog eingebunden oder initiiert diesen selbst.

Das Luftfahrt-Bundesamt führt zudem im Rahmen seiner Aufgabe als Nationale Durchsetzungsstelle neben der Bearbeitung von Fluggastanzeigen auch Vor-Ort-Kontrollen auf Flughäfen durch.

Das Bundesministerium für Arbeit und Soziales fördert im Zeitraum vom 1. Januar 2015 bis zum 31. Dezember 2018 das Projekt „BIK für ALLE“ (Barrierefrei Informieren und Kommunizieren) der DIAS GmbH in Hamburg. Ziel des Projekts ist, die Barrierefreiheit als integrales Merkmal von Webangeboten zu etablieren. Exemplarisch sollen in vier besonders relevanten Bereichen Maßnahmen für barrierefreie Webangebote mit strategischen Projektpartnern erarbeitet werden. Im Bereich „öffentlicher Personenverkehr“ liegt dabei ein besonderer Schwerpunkt auf den Unternehmen des Luftverkehrs. Fluggesellschaften, Flughäfen und andere Unternehmen der Luftverkehrswirtschaft sollen über barrierefreies Internet aufgeklärt und Umsetzungsmöglichkeiten aufgezeigt werden.

17. Wie viele Flughäfen mit gewerblicher Personenbeförderung gibt es in Deutschland (Stand: 2016), und wie viele davon sind barrierefrei?

Es gibt 22 internationale Verkehrsflughäfen in Deutschland. Auf weiteren 12 Regionalflughäfen sowie 25 ergänzenden Flug- und Landeplätzen finden ebenfalls gewerbliche Flüge statt.

Die Barrierefreiheitsanforderungen für Flughäfen sind durch § 19d des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG), in den bundeslandspezifischen Bauordnungen der Länder sowie durch die Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 geregelt. Die Dienste für Reisende mit eingeschränkter Mobilität sowie die darauf ausgerichtete Infrastruktur befinden sich deshalb auf einem hohen barrierefreien Niveau.

18. Wie viele deutsche und wie viele ausländische Luftfahrtunternehmen mit gewerblicher Personenbeförderung haben mit Stand des Jahres 2015 vom Luftfahrt-Bundesamt (LBA) eine Betriebsgenehmigung bzw. eine Einflug- und Verkehrserlaubnis erhalten?

Eine Betriebsgenehmigung des Luftfahrt-Bundesamtes nach der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 haben bis Ende 2015 133 deutsche Luftfahrtunternehmen mit gewerblicher Personenbeförderung erhalten.

230 ausländische Luftfahrtunternehmen aus Drittstaaten mit gewerblicher Personenbeförderung haben mit Stand 2015 auf der Basis der §§ 20 und 21 LuftVG eine Betriebsgenehmigung oder Flugliniengenehmigung erhalten.

Darüber hinaus führen ca. 1 000 Luftfahrtunternehmen aus der EU sowie aus Drittstaaten im Rahmen von Charter- bzw. Ad-hoc-Diensten regelmäßig oder unregelmäßig Einflüge in die Bundesrepublik Deutschland durch, wobei nur die EU-Unternehmen keiner gesonderten Einflugerlaubnis bedürfen.

19. Wie viele der für die gewerbliche Personenbeförderung zugelassenen Flugzeuge (über 20 t) gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung 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, barrierefreier Kommunikation usw.?

Das Luftfahrt-Bundesamt hat derzeit 709 Luftfahrzeuge (über 20 Tonnen MTOM – maximum take off mass) von deutschen 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.

Bei 145 der vorgenannten Luftfahrzeuge handelt es sich um Großraumflugzeuge, die auf Langstreckenflügen eingesetzt werden und die über mindestens eine für Rollstuhlnutzer geeignete Toilette verfügen. 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 seitens der Bundesregierung nicht erhoben.

20. Wie viele (angemeldete) Passagiere mit Behinderungen bzw. Mobilitätseinschränkung wurden im Jahr 2016 auf den Flughäfen in Deutschland abgefertigt (bitte nach Flughäfen aufschlüsseln)?

Für das Jahr 2016 liegen der Bundesregierung keine Zahlen vor.

21. Wie viele Passagiere mit Behinderungen bzw. Mobilitätseinschränkung wurden im Jahr 2016 von deutschen Airlines befördert (bitte nach Flugverkehrsunternehmen aufschlüsseln)?

Die Bundesregierung erhebt dazu keine statistischen Daten.

22. Wie viele Beschwerden zum Thema barrierefreie Flugreisen gingen seit Januar 2014 bei der 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?

Die Beauftragte der Bundesregierung für die Belange von Menschen mit Behinderungen hat seit Januar 2014 insgesamt 12 Bürgereingaben zum Thema barrierefreie Flugreisen erhalten und beantwortet.

In vier Eingaben wurde die Nichtbeförderung des eigenen, batteriebetriebenen Rollstuhls thematisiert, drei Eingaben kritisierten, dass Fluggesellschaften eine kostenlose Beförderung von Begleitpersonen ablehnen, zwei Eingaben bemängelten nicht barrierefreie Flugzeugkabinen. Jeweils ein Petent beschwerte sich über zunehmend fehlende Beinfreiheit zwischen den Flugzeugsitzen, das Fehlen eines Bordrollstuhls während eines Kurzstreckenflugs sowie über eine als diskriminierend empfundene Sitzplatzverteilung.

Die Beschwerdeschreiben der Petenten wurden weder an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur noch an das Luftfahrt-Bundesamt weitergeleitet, da hierfür keine Zustimmung der Absender vorlag. Die Antwortschreiben der Beauftragten enthalten aber in der Regel den Hinweis darauf, dass sich die Petenten mit ihrer Beschwerde direkt an die in Deutschland zuständige Durchsetzungs- und Beschwerdestelle für die Verordnung (EG) Nr. 1107/2006, das Luftfahrt-Bundesamt, wenden können. Inwieweit die Petenten von dieser Möglichkeit Gebrauch machen, ist bei der Beauftragten nicht bekannt.

Die Beauftragte hat keine Kenntnis darüber, wie viele dieser Beschwerden zu Sanktionen gegenüber den Flugunternehmen, Reiseveranstaltern und Flughäfen führten.

23. Wie viele Beschwerden zum Thema barrierefreie Flugreisen gingen seit dem Jahr 2010 jährlich beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ein?

Was waren dabei die Schwerpunkte?

Wie wurden diese Beschwerden berücksichtigt?

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

24. Wie viele Beschwerden zum Thema barrierefreie Flugreisen gingen seit dem Jahr 2010 jährlich beim Luftfahrt-Bundesamt ein?

Was waren dabei die Schwerpunkte?

Wie wurden diese Beschwerden berücksichtigt?

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

Die Fragen 23 und 24 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur eingehende Fluggastanzeigen werden von dort zuständigkeitshalber an das Luftfahrt-Bundesamt in dessen Funktion als nationaler Durchsetzungs- und Beschwerdestelle für die Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 übermittelt und finden so Eingang in die Zahl der beim Luftfahrt-Bundesamt erfassten Anzeigen.

Beim Luftfahrt-Bundesamt sind seit 2010 insgesamt 112 Anzeigen eingegangen, die sich nach Jahr des Eingangs und Ereignis wie folgt verteilen:

<b>Gründe für Anzeigen</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
Beförderungsverweigerung	2	4	5	3	0	0	0
Buchungsverweigerung	0	3	0	2	1	0	0
Fehlende Hilfeleistung auf Flughäfen	1	2	4	5	5	7	6
Fehlende Hilfeleistung von Luftfahrtunternehmen	11	5	2	15	6	8	15
<b>Anzeigen gesamt</b>	<b>14</b>	<b>14</b>	<b>11</b>	<b>25</b>	<b>12</b>	<b>15</b>	<b>21</b>

Von den eingegangenen 112 Fluggastanzeigen wurden 17 Anzeigen zuständigkeitshalber an die Durchsetzungs- und Beschwerdestelle anderer EU-Mitgliedstaaten abgegeben.

Das Luftfahrt-Bundesamt hat fünf Bußgeldbescheide erlassen. Allen Bußgeldbescheiden lagen Verstöße im Zusammenhang mit der den Luftfahrtunternehmen obliegenden Verpflichtung zur Erbringung von Hilfeleistungen (Artikel 10 i. V. m. Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006) zugrunde. Es wurden zudem 5 Verwarnungen gegen Luftfahrtunternehmen mit Bezug auf Verstöße gegen Artikel 10 i. V. m. Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 ausgesprochen.



25. Wie viele Beschwerden im Zusammenhang mit der Verordnung bzw. der Beförderung von Menschen mit Behinderung gingen seit dem Jahr 2010 bei den Beschwerdeabteilungen von deutschen Flugunternehmen sowie bei den Flughäfen in Deutschland ein, und welcher Art waren diese Beschwerden (bitte nach Datum, einzelnen Airlines und Flughäfen aufschlüsseln)?

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

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Erkenntnisse vor.

26. Welche deutschen Luftverkehrsunternehmen haben
- a) auf Kurzstreckenflügen,
  - b) auf Mittelstreckenflügen 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?

Es wird auf die Antwort zu Frage 19 verwiesen.

27. Welche deutschen Luftverkehrsunternehmen und welche ausländischen, in Deutschland tätigen Luftverkehrsunternehmen boten im Jahr 2015 keine kostenlosen Hotlines und/oder Internetangebote für die Anmeldung eines Hilfebedarfs an?

Hat das LBA diesen Unternehmen Fristen gesetzt?

Wenn ja, welche?

Wurden diesbezüglich vom LBA Sanktionen verhängt oder zumindest angedroht?

Wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?

Eine Prüfung der großen deutschen Luftfahrtunternehmen (Deutsche Lufthansa, Eurowings, Air Berlin, TUIfly, Condor und Germania) ergab, dass diese Fluggästen mit Behinderungen und eingeschränkter Mobilität entweder die Möglichkeit einer Anmeldung ihres Hilfebedarfs per Webformular bzw. E-Mail oder über eine kostenfreie Telefon-Hotline bzw. einen Anruf bei ihrem Servicecenter zum Orts-tarif eröffnen.

Eine Überprüfung ausländischer Luftfahrtunternehmen erfolgte anlassbezogen und, sofern es sich um ein europäisches Luftfahrtunternehmen handelte, unter Einbeziehung der zuständigen nationalen Durchsetzungs- und Beschwerdestelle.

28. Wie viele Reisebusse wurden nach Kenntnis der Bundesregierung seit der Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs im Jahr 2013 pro Kalenderjahr im Fernbuslinienverkehr eingesetzt, und wie viele davon waren barrierefrei und mit zwei Rollstuhlplätzen ausgestattet?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

29. Sind nach Kenntnis der Bundesregierung alle seit dem 1. Januar 2016 in Deutschland neu zugelassenen Reisebusse wirklich barrierefrei und mit zwei Rollstuhlplätzen ausgestattet (bitte begründen), und wie hat die Bundesregierung die Einhaltung dieser Vorschrift kontrolliert?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Erkenntnisse vor.

30. Mit welchen Maßnahmen fördert die Bundesregierung die Barrierefreiheit von Reisebussen, welche ab dem Jahr 2020 vollumfänglich hergestellt sein muss?

Eine Förderung ist nicht vorgesehen.



