

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Markus Tressel, Markus Kurth, Cornelia Behm, Birgitt Bender, Harald Ebner, Katrin Göring-Eckardt, Britta Haßelmann, Maria Klein-Schmeink, Stephan Kühn, Undine Kurth (Quedlinburg), Dr. Tobias Lindner, Nicole Maisch, Dr. Hermann E. Ott, Elisabeth Scharfenberg, Christine Scheel, Dorothea Steiner, Daniela Wagner, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Barrierefreies Fliegen

Am 26. Juli 2008 wurde die EG-Verordnung über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität (Verordnung (EG) Nr. 1107/2006) mit dem Ziel verabschiedet, einen europaweit gültigen Standard der Barrierefreiheit im Flugverkehr von Menschen mit Behinderung zu etablieren, um eine weitestgehend gleichberechtigte Nutzung von Flugangeboten zu ermöglichen.

Wiederholte Anträge und Kleine Anfragen verschiedener Fraktionen in den letzten Jahren zeigen jedoch, dass die Umsetzung dieser Verordnung noch erhebliche Mängel aufweist. Menschen mit Behinderung und ihre Verbände informieren immer wieder über zahlreiche Barrieren, mit denen sich Menschen mit eingeschränkter Mobilität auf Flugreisen nach wie vor konfrontiert sehen. Hier wurde ebenfalls eine ganze Liste von Barrieren angeführt. Etliche der beklagten Punkte wurden in den letzten Jahren wiederholt genannt. Die Antworten der Bundesregierung fielen jedoch oft ungenau aus und konkrete Maßnahmen blieben weitestgehend aus. Die Bundesregierung übt sich in Ignoranz. In der Vorbemerkung der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage im August 2010 (Bundestagsdrucksache 17/2882) heißt es schlicht: „Seitens der Bundesregierung wird die Einschätzung des Luftfahrt-Bundesamtes geteilt, dass keine systemischen oder strukturellen Defizite bei der Umsetzung der Verordnung Nr. 1107/2006 in Deutschland erkennbar sind.“.

Allerdings gibt es strukturelle Probleme bei der Annahme von Beschwerden durch das Luftfahrt-Bundesamt (LBA). Zunächst wendet sich der Fluggast an sein Flugunternehmen. Betrifft die Beschwerde eine Betreuungsleistung oder Hilfestellung – was für die meisten Fälle im Bereich Mobilität zutrifft – besteht für ihn kein Anspruch auf Entschädigung. Das heißt, es entsteht von vornherein in den meisten Fällen kein rechtlicher Konflikt zwischen Fluggast und Flugunternehmen. Dieser wäre jedoch Voraussetzung dafür, dass das LBA die Beschwerde entgegennimmt und registriert. Die Schlussfolgerung, dass alle Fluggäste mit eingeschränkter Mobilität mit dem Service zufrieden sind, ist daher falsch.

In der vorliegenden Kleinen Anfrage werden wiederholt gestellte und unzureichend beantwortete Fragen erneut thematisiert und Daten angefragt, die zu einem früheren Zeitpunkt noch nicht vorlagen. Darüber hinaus fragen wir nach Zuständigkeiten, die die Rechte der in ihrer Mobilität eingeschränkten Flug-

gäste betreffen. Denn laut der Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 17/2882, zu Frage 1 hat auch die Bundesregierung inzwischen erkannt, „dass trotz erheblicher Fortschritte grundsätzlich weiterhin Handlungsbedarf für mehr Barrierefreiheit im Luftverkehr besteht.“

Wir fragen daher die Bundesregierung:

1. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, zu verhindern, dass Beschwerden mit den unkonkreten Formulierungen wie „Betreuungsleistung“ oder „Hilfeleistung“ abgetan und von den Fluggesellschaften abgelehnt werden?
2. Wie hoch ist die Anzahl der Beschwerden von Menschen mit eingeschränkter Mobilität beim LBA aktuell (bitte jährlich und einzeln nach Tatbestand auflisten)?
3. Hat es inzwischen Fälle von Sanktionen gegen Flughäfen oder Airlines gegeben?
Wenn ja, wie viele (bitte jährlich und einzeln nach Tatbestand auflisten)?
4. Wurden inzwischen Maßnahmen getroffen, die die Durchsetzung von Beschwerden auch bei mangelhaften Betreuungsleistungen oder Hilfestellungen ermöglichen?
Welche Maßnahmen waren das konkret?
5. In wie vielen Fällen wurden Menschen mit Behinderung trotz gültigem Flugschein nicht an Bord genommen?
Warum passierte das in diesen Fällen?
Wurde jeweils geprüft, ob die Mitnahme aufgrund des Flugzeugs tatsächlich nicht möglich war?
6. Wie sehen in der Realität die in der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 genannten „annehmbaren Alternativen“ zur Anbordnahme aus?
Wie oft werden diese prozentual bei Weigerung der Anbordnahme angeboten?
Wie sind hier die Verantwortlichkeiten organisiert?
7. Wie schätzt die Bundesregierung Möglichkeiten ein, Menschen, die in ihrer Mobilität geringfügig eingeschränkt werden (zum Beispiel hörbeeinträchtigt) auch ohne Ankündigung innerhalb der 48-Stunden-Frist an Bord zu nehmen?
8. Sieht die Bundesregierung in Anbetracht der hohen Anzahl behinderter Fluggäste, die die 48-Stunden-Frist nicht einhalten, ein Defizit in der Kommunikation dieser Frist?
9. Welche Airlines befördern konkret Begleitpersonen unentgeltlich oder nur zum Preis von Steuern und Gebühren (bitte differenzieren)?
Welche Airlines verknüpfen die unentgeltliche Mitnahmen von Begleitpersonen an die Buchung bestimmter Tarife?
Um welche Tarife handelt es sich hierbei, und stellt die Möglichkeit zur unentgeltlichen Mitnahme der Begleitperson im Vergleich zu anderen Tarifen tatsächlich eine finanzielle Entlastung dar?
10. Welche deutschen Airlines und welche in Deutschland operierenden Airlines fordern für Menschen mit Behinderung generell Begleitpersonen?
Welche von diesen verlangen für Begleitpersonen den vollen Preis?

11. Wie lässt sich aus Sicht der Bundesregierung die Forderung nach einer Begleitperson mit der Pflicht der Unterstützung durch Mitarbeiter vonseiten der Airline laut oben genannter EG-Verordnung vereinbaren?
12. Wie lässt sich aus Sicht der Bundesregierung die Forderung nach einer Begleitperson mit der Rechtslage vereinbaren, wonach das Merkzeichen „B“ im Schwerbehindertenausweis nicht mehr „die Notwendigkeit einer ständigen Begleitung“, sondern die „Berechtigung zur Mitnahme einer Begleitperson“ bescheinigt?
13. Inwiefern wurde nach der Aufforderung des LBA im Jahr 2009 die Umsetzung der kostenlosen Hotlines überprüft?
14. Wie viele und welche deutschen Luftfahrtunternehmen bieten inzwischen kostenlose Hotlines an, welche tun dies nicht?
15. Was unternimmt die Bundesregierung, um die Einrichtung kostenloser Hotlines zu gewährleisten?
16. Wie viele und welche Luftfahrtunternehmen informieren auf ihren Internetseiten über die Reise- und Flugrechte von Menschen mit Behinderung online (bitte im Einzelnen auflisten)?
Gibt es Unterschiede zwischen deutschen Airlines, EU- und Nicht-EU-Airlines?
17. Wie viele und welche dieser Informationen sind barrierefrei zugänglich (bitte einzeln auflisten)?
18. Liegen der Bundesregierung inzwischen statistische Daten über die Anzahl rollstuhlgerechter Bordtoiletten in Flugzeugkabinen deutscher Luftfahrtunternehmen und über eine barrierefreie Ausstattung hinsichtlich der Sitzplatzgestaltung vor?
19. Wie viele und welche deutschen Flugverkehrsgesellschaften berücksichtigen seit Inkrafttreten der EG-Verordnung 1107/2006 die Empfehlung zu verbesserten Maßnahmen bezüglich Barrierefreiheit im Flugverkehr, indem "Luftfahrtunternehmen möglichst bei der Entscheidung über die Gestaltung neuer und neu einzurichtender Flugzeuge solche Bedürfnisse berücksichtigen" sollten, vor allem bei Flugzeugen für Kurz- und Mittelstreckenflüge?
20. Sieht die Bundesregierung Handlungsbedarf, damit mehr Flugverkehrsgesellschaften sich an der Empfehlung orientieren, bei der Bestellung neuer Flugzeuge auf Belange der Barrierefreiheit zu achten?
21. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, Plänen – wie zum Beispiel die Idee der Ryanair AG, die Toiletten weiter zu reduzieren – entgegenzuwirken?
22. Wie viel Prozent derjenigen, die als „Menschen mit Behinderung“ an Bord genommen werden, sind seh- oder hörbeeinträchtigt (jeweils und insgesamt)?
23. Wie viele derjenigen, die nicht an Bord genommen wurden, weil sie nicht innerhalb der 48-Stunden-Frist ihre Behinderung angekündigt haben, sind seh- oder hörbeeinträchtigt?
24. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, die Rechte von seh- oder hörbeeinträchtigten Reisenden verbindlicher zu machen?
25. Bei wie vielen und welchen Flugverkehrsgesellschaften werden Sicherheitshinweise in besonderer Form für seh- und hörbeeinträchtigte Reisende bereitgestellt?
26. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, die Mobilität für seh- und hörbeeinträchtigte Passagiere darüber hinaus zu erhöhen?

Wie lassen sich nach Ansicht der Bundesregierung entsprechende Maßnahmen umsetzen?

27. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, bezüglich der Mobilität auf die wachsende Anzahl älterer Fluggäste zu reagieren, und welchen Stellenwert misst die Bundesregierung diesbezüglich dem Thema Barrierefreiheit im Flugverkehr bei?

Berlin, den 24. November 2011

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion