

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Markus Tressel, Markus Kurth, Cornelia Behm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/7919 –

Barrierefreies Fliegen

Vorbemerkung der Fragesteller

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 Fluggäste 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.“

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?

4. Wurden inzwischen Maßnahmen getroffen, die die Durchsetzung von Beschwerden auch bei mangelhaften Betreuungsleistungen oder Hilfestellungen ermöglichen?
Welche Maßnahmen waren das konkret?

Die Fragen 1 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Verordnung (EG) 1107/2006 sieht in Artikel 10 sowie in Anhang II konkrete Verpflichtungen in Bezug auf „Hilfeleistung des Luftfahrtunternehmens“ vor, die von Luftfahrtunternehmen geleistet werden müssen. Verstöße gegen diese Verpflichtungen können sanktioniert werden. Das verpflichtet Passagiere dazu, den Verstoß konkret zu benennen, da andernfalls der Sanktionsmechanismus der Verordnung nicht wirksam werden kann.

Der Begriff „Betreuungsleistung“ findet in der Verordnung keine Verwendung.

2. Wie hoch ist die Anzahl der Beschwerden von Menschen mit eingeschränkter Mobilität beim LBA aktuell (bitte jährlich und einzeln nach Tatbestand auflisten)?

Anzahl der Anzeigen von Menschen mit eingeschränkter Mobilität

Ereignis	2008	2009	2010	2011	Gesamt
Beförderungsverweigerung	3	3	1	4	11
Buchungsverweigerung	1	3		3	7
Hilfeleistung am Flughafen	4	4	1	1	10
Hilfeleistung im Luftfahrzeug	4	12	11	5	32
Gesamt	12	22	13	13	60

3. Hat es inzwischen Fälle von Sanktionen gegen Flughäfen oder Airlines gegeben?
Wenn ja, wie viele (bitte jährlich und einzeln nach Tatbestand auflisten)?

Nein, aufgrund der eingegangenen Anzeigen konnte das Luftfahrt-Bundesamt im Rahmen der eingeleiteten Ordnungswidrigkeitenverfahren bislang keine Verstöße gegen die Verordnung (EG) 1107/2006 feststellen, die zu der Verhängung von Sanktionen gegen Flughäfen oder Luftfahrtunternehmen geführt hätten.

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?

Der Bundesregierung liegen nur die Sachverhalte von Personen vor, die den behaupteten Verstoß gegen die Verordnung (EG) 1107/2006 dem Luftfahrt-Bundesamt angezeigt haben (siehe Antwort Frage 2). Eine Überprüfung der Sachverhalte hat keine Verstöße gegen die Verordnung ergeben.

Die Bundesregierung verfügt über keine statistischen Angaben, in wie vielen Fällen Menschen mit Behinderungen trotz bestätigter Flugbuchung nicht an Bord genommen wurden.

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?

Der Bundesregierung liegen dazu keine Erkenntnisse vor.

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?

Die Fragen 7 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung sind keine Verstöße gegen Artikel 7 Absatz 3 der Verordnung (EG) 1107/2006 bekannt. Dieser Artikel verpflichtet zu einer Anbordnahme auch ohne Voranmeldung „im Rahmen des Möglichen nach besten Kräften“ unabhängig von der Art der Behinderung. Belastbare Zahlen zu der Anzahl der nicht vorangemeldeten Fluggäste liegen der Bundesregierung nicht vor.

Die 48-Stunden-Frist dient in erster Linie dazu, einen intensiven Hilfebedarf, z. B. beim Transport elektrischer Rollstühle oder bei erheblicher körperlicher Einschränkung, angemessen berücksichtigen zu können. Das bedeutet, die erforderlichen Hilfen rechtzeitig zu organisieren, bereit zu halten und zwischen den Beteiligten (Flughafenleitung und Luftfahrtunternehmen) zu kommunizieren. Darüber hinaus ist es Menschen mit Behinderungen oder mit eingeschränkter Mobilität in vielen Fällen auch möglich, spontan zu reisen, ohne einen Hilfebedarf vorher anmelden zu müssen, wenn es die eigene Situation zulässt.

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?

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.

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?

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

Das Bordpersonal ist für die Sicherheit aller Passagiere zuständig. Nach Kenntnis der Bundesregierung nehmen die Fluggesellschaften aus Sicherheitsgründen nur eine beschränkte Anzahl von mobilitätseingeschränkten Menschen ohne Begleitperson an Bord, um im Notfall eine Evakuierung innerhalb eines bestimmten Zeitraums zu gewährleisten.

Den internationalen Sicherheitsbestimmungen unterliegen alle Luftfahrtunternehmen. Bezüglich der Frage zu den Tarifen siehe Antwort zu Frage 9.

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?

Die gesetzliche Regelung in Deutschland, dass schwerbehinderte Menschen und ggf. eine Begleitperson unter bestimmten Voraussetzungen einen Anspruch auf unentgeltliche Beförderung (sog. Freifahrt) haben, gilt ausschließlich für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und bei bestimmten Bahnfahrten. Es besteht nach deutschem Recht kein Anspruch auf kostenlose Beförderung einer Begleitperson im Luftverkehr. Es ist allein unternehmerische Entscheidung des Luftfahrtunternehmens, ob für bestimmte Personengruppen besondere, d. h. günstigere, Tarife angeboten werden.

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?

Die Fragen 13, 14 und 15 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Grundsätzlich stellen alle Luftfahrtunternehmen mindestens eine Möglichkeit für eine kostenfreie Buchung des Betreuungsbedarfs zur Verfügung. Der Bundesregierung ist bekannt, dass ein Luftfahrtunternehmen eine kostenfreie telefonische Serviceberatung anbietet.

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)?

Die Fragen 16 und 17 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es besteht keine Verpflichtung nach der Verordnung (EG) 1107/2006 Erwägungsgrund Nr. 13 für die Luftfahrtunternehmen über das Medium Internet über Fluggastrechte zu informieren. Den Unternehmen ist es freigestellt, wie sie barrierefrei informieren. Eine Zusammenstellung der Informationen, die Fluggesellschaften für Fluggäste mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität auf ihren Internetseiten bereit halten, kann dem vom Bundesministerium für Arbeit und Soziales im Rahmen der e-Government-Strategie Teilhabe erstellten Internet-Portal „www.einfach-teilhaben.de“ unter der Rubrik „Barrierefrei Reisen“ entnommen werden.

Am 22. September 2011 ist die Barrierefreie-Informationstechnik-Verordnung (BITV) 2.0 in Kraft getreten. Die BITV 2.0 verpflichtet die Bundesbehörden, ihre Webseiten barrierefrei nach der Verordnung zu gestalten. Die Bundesregierung wirkt nach § 11 des Bundesbehindertengleichstellungsgesetzes (BGG) darauf hin, dass private Unternehmen ihre Webseiten auch zunehmend barrierefrei gestalten. Dies kann über das im BGG verankerte Instrument der Zielvereinbarung oder durch eigenes, freiwilliges Engagement erreicht werden.

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?

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

Der Bundesregierung liegen keine Angaben über die Anzahl rollstuhlgerechter Bordtoiletten in Flugzeugkabinen deutscher Luftfahrtunternehmen vor. Ebenso wenig gibt es Erkenntnisse, inwieweit die Luftfahrtunternehmen der Empfehlung des Erwägungsgrundes 11 der EG-Verordnung 1107/2006 folgen, bei der Entscheidung über die Gestaltung neuer oder neu einzurichtender Flugzeuge, Merkmale der Barrierefreiheit möglichst zu berücksichtigen.

20. Sieht die Bundesregierung Handlungsbedarf, damit mehr Flugverkehrsgesellschaften sich an der Empfehlung orientieren, bei der Bestellung neuer Flugzeuge auf Belange der Barrierefreiheit zu achten?

Die Umsetzung der Empfehlung in der Verordnung (EG) 1107/2006 Erwägungsgrund 11 obliegt den Flughäfen und den Luftverkehrsgesellschaften in eigener unternehmerischer Verantwortung. Die Barrierefreiheit von Luftfahrzeugen ist nicht Gegenstand der EG-Verordnung 1107/2006. Die Bundesregierung wird jedoch vor dem Hintergrund der UN-Behindertenrechtskonvention weiterhin den Dialog mit Unternehmen der Wirtschaft suchen, um das Qualitätsmerkmal des „Universellen Designs“ weiter zu verbreiten und wo erforderlich, die stärkere Berücksichtigung der Interessen behinderter Menschen ansprechen.

21. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, Plänen – wie zum Beispiel die Idee der Ryanair AG, die Toiletten weiter zu reduzieren – entgegenzuwirken?

Die Bundesregierung hat keinen Einfluss auf unternehmensspezifische Vorhaben von Luftfahrtunternehmen bezüglich der Innenausstattung der Flugzeugkabinen.

Im Übrigen siehe Antwort zu Frage 20.

22. Wie viel Prozent derjenigen, die als „Menschen mit Behinderung“ an Bord genommen werden, sind seh- oder hörbeeinträchtigt (jeweils und insgesamt)?

Die Bundesregierung erhebt dazu keine Daten.

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?

Der Bundesregierung liegen dazu keine Daten vor.

24. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, die Rechte von seh- oder hörbeeinträchtigten Reisenden verbindlicher zu machen?

Die Verordnung (EG) 1107/2006 unterscheidet nicht zwischen den Arten von Behinderungen. Die Rechte von Seh- und Hörbeeinträchtigten im Flugverkehr werden vollumfänglich von der genannten Verordnung erfasst.

25. Bei wie vielen und welchen Flugverkehrsgesellschaften werden Sicherheitshinweise in besonderer Form für seh- und hörbeeinträchtigte Reisende bereitgestellt?

Nach Kenntnis der Bundesregierung stellen die Fluggesellschaften im Einzelfall sicher, dass hör- oder sehbehinderten Reisenden Informationen in geeigneter Form zur Verfügung gestellt werden.

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?

Die Bundesregierung sieht durch die Verordnung (EG) 1107/2006 bereits einen hohen Standard gesetzt.

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?

Die Bundesregierung misst dem Thema Barrierefreiheit auch im Hinblick auf den demographischen Wandel einen sehr hohen Stellenwert bei. Mit dem Nationalen Aktionsplan „Unser Weg in eine inklusive Gesellschaft“ zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention hat die Bundesregierung diesen zentralen Leitgedanken aufgegriffen und einen Prozess angestoßen, der in den kommenden zehn Jahren das Leben von Menschen mit und ohne Behinderungen maßgeblich beeinflussen wird. Ziel ist, dass Menschen mit und ohne Behinderungen von Anfang an gemeinsam in allen Lebensbereichen selbstbestimmt leben und zusammenleben.

Dabei ist sich die Bundesregierung bewusst, dass Inklusion ein permanenter Prozess ist, der nur gemeinsam mit den behinderten Menschen, Ländern, Kommunen, Sozialpartnern Leistungsträgern und Leistungserbringern sowie der Zivilgesellschaft insgesamt gelingen kann.

