

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Thomas Lutze, Herbert Behrens, Dr. Kirsten Tackmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 17/10536 –**

### **Lobbyarbeit im Luftverkehr**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Bei einem Gespräch des Ausschusses für Tourismus des Deutschen Bundestages mit Vertretern der Vereinigung Cockpit e. V., Präsident Ilja Schulz und Vizepräsident Thomas Mildener, am 13. Juni 2012 wurde von den beiden Cockpit-Vertretern behauptet, dass der Einfluss der Luftfahrtindustrie auf die Gesetzgebung durch Lobbyarbeit so groß sei, dass dadurch auch sicherheitsrelevante Einflussfaktoren außer Acht gelassen würden. Als Beispiel wurde unter anderem der von der EU in Auftrag gegebene und von der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) nicht ausreichend gewürdigte Report der MOEBUS Aviation GmbH vom 30. September 2008 genannt. Inhalt dieser „Scientific and Medical Evaluation of Flight Time Limitations“-Studie war es, herauszufinden, wie sich unterschiedliche Arbeitszeiten und Arbeitsbedingungen sowie Flug- und Ruhezeiten auf die Flugsicherheit auswirken können. Darüber hinaus hat die Bundesregierung nun einen Gesetzentwurf zur Schlichtung im Luftverkehr vorgelegt, der nach Ansicht von Verbraucherschutzverbänden zu sehr auf die Interessen der Fluggesellschaften eingeht und für die betroffenen Verbraucherinnen und Verbraucher erhebliche Einschränkungen ihrer Rechte und sonstige Nachteile zur Folge haben würde.

1. Mit welchen Lobbyverbänden und -institutionen der Bereiche Luftfahrt, Luftverkehrssicherheit und Luftverkehrsunternehmen arbeiten die Bundesregierung, die Bundesministerien und angeschlossene Behörden derzeit zusammen, oder welche Verbände und Institutionen sind dort gelistet (bitte die Namen einzeln auflisten)?

Die Bundesregierung beteiligt im Rahmen der in den einschlägigen Vorschriften der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesministerien (GGO) vorgesehenen Fälle – z. B. bei der Vorbereitung von Gesetzesvorlagen – in den Bereichen Luftfahrt, Luftverkehrssicherheit und Luftverkehrsunternehmen insbesondere die folgenden Verbände:

- Allgemeiner Deutscher Automobil Club (ADAC)
- Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen (ADF)

- Arbeitsgemeinschaft Deutschen Verkehrsflughäfen e. V. (ADV)
- Arbeitskreis Geschäftsfliegerei im Bundesverband der Deutschen Industrie e. V.
- Airport Council International (ACI)
- Association of European Airlines (AEA)
- Board of Airline Representatives in Germany e. V. (BARIG)
- Bundesverband der Betriebe der Allg. Luftfahrt e. V. (BBAL)
- Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften (BDF)
- Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL)
- Bundesverband der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie e. V. (BDLI)
- Bundesverband der Deutschen Industrie e. V. (BDI)
- Bundesverband der Deutschen Tourismuswirtschaft e. V. (BTW)
- Bundesverband Internationaler Express- und Kurierdienste (BIEK)
- Allianz selbständiger Reiseunternehmen – Bundesverband e. V. (asr)
- Bundesverband mittelständische Wirtschaft, Unternehmerverband Deutschlands e. V. (BVMW)
- Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVF)
- Deutscher Aero Club e. V. (DAEC)
- Deutscher Fallschirmsport Verband (DFV)
- Deutscher Hängegleiterverband (DHV)
- Deutscher Industrie- und Handelskammertag e. V. (DIHK)
- Deutscher Reisebüro und Reiseveranstalter Verband / Deutscher Reiseverband e. V. (DRV)
- Deutscher Speditions- und Logistikverband e. V. (DSLTV)
- Deutscher Tourismusverband e. V. (DTV)
- Deutscher Ultraleichtflugverband (DULV)
- Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung e. V. (DIW Berlin)
- Deutsches Verkehrsforum
- Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR)
- European Association for Forwarding, Transport, Logistic and Customs Services (CLECAT)
- European Express Association (EEA)
- German Business Aviation Association (GBAA)
- Gewerkschaft der Flugsicherung e. V. (GDF)
- Global Express Association (GEA)
- International Air Carrier Association (IACA)
- International Air Transport Association (IATA)
- Interessengemeinschaft der Regionalflughäfen (IDRF)
- Schlichtungsstelle für den Öffentlichen Personenverkehr e. V. (söp)
- Verband der Air Cargo Abfertiger Deutschlands (VACAD) e. V.
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)
- Verband der Allgemeinen Luftfahrt e. V. (AOPA)
- Verbraucherzentrale Bundesverband (vzbv)
- Vereinigung Cockpit e. V.
- Vereinigung der Dienstleister an Deutschen Flughäfen e. V. (VDF)
- Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (Ver.di)
- Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD).

Daneben bestehen Kontakte aufgrund von Einzelanfragen zu fachlichen Fragen und im Rahmen von Besprechungen. Eine weitere Zusammenarbeit darüber hinaus findet nicht statt. Eine über die „Öffentliche Liste über die Registrierung von Verbänden und deren Vertretern“ des Deutschen Bundestages (zuletzt aktualisiert am 24. August 2012 und abrufbar unter der Internetadresse [www.bundestag.de/registrierteverbande](http://www.bundestag.de/registrierteverbande)) hinausgehende Liste über Verbände und Institutionen liegt der Bundesregierung nicht vor.

2. Wie viele der in Frage 1 nachgefragten Verbände und Institutionen verfügen über Hausausweise der Bundesministerien (bitte tabellarisch nach Verbän-

den/Institutionen, der Anzahl der jeweils ausgegebenen Hausausweise und den die Hausausweise ausgebenden Bundesministerien aufschlüsseln)?

Keine.

3. Wie viele der in Frage 1 nachgefragten Verbände und Institutionen sind nach Kenntnis der Bundesregierung auch auf EU-Ebene tätig (bitte Namensnennung)?

Im Falle einer Tätigkeit auf EU-Ebene sind die in der Antwort zu Frage 1 genannten Verbände in der Regel im Transparenzregister des Europäischen Parlaments und der Europäischen Kommission registriert. Dieses kann unter der Internet-Adresse [europa.eu/transparency-register/index\\_de.htm](http://europa.eu/transparency-register/index_de.htm) eingesehen werden.

4. Welche Verbände und Institutionen wurden zu Gesprächen oder Anhörungen von der Bundesregierung und den Bundesministerien eingeladen, sich zur Thematik der Arbeits- und Ruhezeitenregelung für das fliegende Personal zu äußern, wann wurden Gespräche mit wem geführt, und wann wurden vom wem schriftliche Stellungnahmen abgegeben (bitte auch die entsprechenden Sitzungs- und Ergebnisprotokolle vorlegen)?
5. Welche Rolle spielten Untersuchungsergebnisse aus anderen Staaten, z. B. den USA, die zu dem Ergebnis führten, die Arbeitszeiten auf neun Stunden zu verkürzen und die Ruhezeiten auszudehnen, bei diesen Beratungen hinsichtlich der Meinungsbildung der Bundesregierung?
6. Zu welchen Resultaten gelangten die Bundesregierung und die Bundesministerien nach den Beratungen (bitte entsprechende Sitzungsprotokolle vorlegen)?

Die Fragen 4 bis 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hat keine Verbände und Institutionen zu Gesprächen oder Anhörungen eingeladen, sich zur Thematik der Arbeits- und Ruhezeiten für das fliegende Personal zu äußern. Vorschriften der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) entstehen typischerweise in einem offenen Prozess, an dem sich jeder Interessierte unmittelbar beteiligen kann. Der Entwurf der EASA für einheitliche europäische Regelungen über die Beschränkung der Flug- und Dienstzeiten sowie Ruhevorschriften befindet sich im europaweiten Abstimmungsprozess. Bei der EASA liegt die Verantwortung zu belegen, dass ihr Entwurf für überarbeitete Regelungen der Flugsicherheit nicht abträglich ist.

7. Welche Verbände und Institutionen wurden zu Gesprächen oder Anhörungen von der Bundesregierung und den Bundesministerien eingeladen, sich zur Thematik der Einrichtung einer Schlichtungsstelle für den Luftverkehr zu äußern, oder wurden auf andere Art und Weise an den Beratungen dazu beteiligt, wann wurden Gespräche mit wem geführt, und wann wurden von wem schriftliche Stellungnahmen abgegeben (bitte Nennung der Namen und Vorlage der entsprechenden Sitzungs- und Ergebnisprotokolle)?

Die Bundesregierung hat zur Errichtung einer Schlichtungsstelle für den Luftverkehr in den letzten Jahren zahlreiche Gespräche, insbesondere mit den Verbänden und Unternehmen der Luftverkehrswirtschaft und den Verbänden der Verbraucher geführt. Dazu zählten auf Seiten der Luftverkehrswirtschaft vor allem der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V. (BDL) und das Board of Airline Representatives in Germany e. V. (BARIG) und auf Seiten der Verbraucher der Allgemeine Deutsche Automobil Club (ADAC) und die

Verbraucherzentrale Bundesverband (vzbv). Wiederholt wurden auch Gespräche mit der Schlichtungsstelle für den Öffentlichen Personenverkehr e. V. (söp) geführt. Im Rahmen der Verbandsbeteiligung zum Referentenentwurf eines Gesetzes zur Schlichtung im Luftverkehr wurden insgesamt 27 Verbände, Unternehmen und Fachinstitutionen des Luftverkehrs, der Verbraucher und der Justiz beteiligt, von denen zahlreiche Stellungnahmen abgegeben wurden.

8. Welche Gründe wurden von den in Frage 7 genannten Verbänden und Institutionen genannt, die die Bundesregierung zum Ergebnis brachten, dass eine gemeinsame Schlichtungsstelle für alle Verkehre unter dem Dach der Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr nicht möglich oder wünschenswert wäre (bitte die Gründe detailliert und unter Angabe des vorbringenden Verbandes/der vorbringenden Institution auflisten, ebenso die Stellungnahmen des Bundesministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz sowie des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung)?
9. Welche Gründe sprechen aus Sicht der Bundesregierung darüber hinaus gegen eine gemeinsame Schlichtungsstelle?

Die Fragen 8 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es trifft nicht zu – wie die Frage 8 unterstellt –, dass eine gemeinsame Schlichtungsstelle für alle Verkehre unter dem Dach der Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr „nicht möglich“ oder „nicht wünschenswert“ wäre. Vielmehr sieht der Entwurf eines Gesetzes zur Schlichtung im Luftverkehr (Bundesratsdrucksache 464/12) in § 57 Absatz 1 Satz 2 LuftVG ausdrücklich vor, dass auch eine verkehrsträgerübergreifende Schlichtungsstelle anerkannt werden kann; die Gesetzesbegründung stellt weiterhin heraus, dass die Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr e. V. als verkehrsträgerübergreifende Schlichtungsstelle konzipiert ist und diese anerkannt werden kann (S. 14).

Der Gesetzentwurf legt die Luftfahrtunternehmen indes nicht auf eine Schlichtung bei der Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr e. V. fest, sondern überlässt es diesen, wie sie die privatrechtliche Schlichtung organisieren. Eine Schlichtung basiert grundsätzlich auf Freiwilligkeit. Wegen des verfassungsrechtlich garantierten Justizgewährleistungsanspruchs können Schlichtungsvorschläge niemals bindend sein. Voraussetzung für das Funktionieren einer Schlichtung ist daher, dass die Schlichtung und die Schlichtungsstelle von allen Beteiligten akzeptiert werden. Schlichtungsvorschläge, die hingegen mangels Akzeptanz generell abgelehnt werden, bringen weder Verbrauchern noch Unternehmen Vorteile. Auch die Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr kann daher nur dann erfolgreich sein, wenn sie von Fluggästen und Luftfahrtunternehmen akzeptiert wird.

Die Bundesregierung war deshalb vorrangig bestrebt, die Luftfahrtunternehmen für eine freiwillige Schlichtung zu gewinnen. Dies ist ihr mit den Eckpunkten vom 21. Dezember 2011 für die im Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V. (BDL) organisierten deutschen Luftfahrtunternehmen gelungen. Dieser in den Eckpunkten niedergelegten Akzeptanz hat sich das Board of Airline Representatives in Germany e. V. (BARIG) für die in ihm organisierten ausländischen Luftfahrtunternehmen angeschlossen. Die Frage, wie diese Schlichtung organisiert wird, ist hierzu nachrangig. Entscheidend ist, dass eine unabhängige Schlichtungsstelle auf unkompliziertem und kostengünstigem Weg eine effektive Schlichtung bietet, die damit für Fluggäste und Luftfahrtunternehmen gleichermaßen vorteilhaft ist.