

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Markus Tressel, Cornelia Behm, Harald Ebner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/14358 –**

### **Um- und Durchsetzung der Fluggastrechte-Verordnung**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

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.“

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?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen keine entsprechenden statistischen Daten vor.

3. Welche Gründe sind der Bundesregierung für die Absagen bekannt – nach prozentualer Häufigkeit?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

4. Wie viele Beschwerden hat das Luftfahrt-Bundesamt seit Einführung der Fluggastrechte-Verordnung erhalten (bitte einzeln nach Jahr und Grund auflisten)?

Seit Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 sind insgesamt 30 351 Anzeigen beim Luftfahrt-Bundesamt eingegangen. Die Verteilung dieser Anzeigen auf deutsche, europäische und Drittstaaten-Luftfahrtunternehmen ist der folgenden Tabelle 1, die Verteilung auf die einzelnen Ereignisse der Tabelle 2 zu entnehmen.

Tabelle 1: Anzahl eingegangener Fluggastanzeigen, unterteilt nach Jahr des Anzeigeeingangs und Herkunft des Luftfahrtunternehmens (Stand: 1. Juli 2013)

Typ	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Gesamtergebnis
Deutsche Luftfahrtunternehmen	690	698	1 124	1 750	1 283	2 003	2 455	3 316	1 486	14 805
Europäische Luftfahrtunternehmen	691	1 085	1 428	1 505	1 314	2 175	1 417	1 137	508	11 260
Luftfahrtunternehmen aus Drittstaaten	228	296	544	722	467	549	570	652	258	4 286
Ergebnis	1 609	2 079	3 096	3 977	3 064	4 727	4 442	5 105	2 252	30 351

Tabelle 2: Anzahl eingegangener Fluggastanzeigen, unterteilt nach Jahr des Anzeigeeingangs und Ereignis (Stand: 1. Juli 2013)

Ereignis	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Gesamtergebnis
Annullierung	731	1 139	1 719	2 370	1 817	2 427	1 758	1 615	732	14 308
Nichtbeförderung	173	232	372	412	412	283	293	335	162	2 674
Verspätung	705	708	1 005	1 191	828	2 015	2 387	3 148	1 350	13 337
Herabstufung	0	0	0	4	7	2	4	7	8	32
Ergebnis	1 609	2 079	3 096	3 977	3 064	4 727	4 442	5 105	2 252	30 351

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 Be-

denken bitte nach deutschen, EU- und Non-EU-Fluggesellschaften und Jahr tabellarisch auflisten)?

Für das Jahr 2012 und die erste Jahreshälfte 2013 wurden insgesamt 2 548 Ordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet. Die Verteilung dieser Verfahren auf deutsche, europäische und Drittstaaten-Luftfahrtunternehmen ist der folgenden Tabelle 3 zu entnehmen:

Tabelle 3: Anzahl eingeleiteter Ordnungswidrigkeitenverfahren, unterteilt nach Jahr des Anzeigeeingangs und Herkunft des Luftfahrtunternehmens (Stand: 1. Juli 2013)

	Deutsche Luftfahrtunternehmen	Europäische Luftfahrtunternehmen	Drittstaaten-Luftfahrtunternehmen	Gesamtergebnis
2012	1 661	446	287	2 394
2013	107	26	21	154
Ergebnis	1 768	472	308	2 548

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)?

Im Jahr 2012 und in der ersten Jahreshälfte 2013 wurden insgesamt 118 Bußgeldbescheide erlassen. Die Verteilung der Bescheide auf deutsche, europäische und Drittstaaten-Luftfahrtunternehmen ist der folgenden Tabelle 4 zu entnehmen:

Tabelle 4: Anzahl erlassener Bußgeldbescheide, unterteilt nach Jahr des Erlasses des Bußgeldbescheides und Herkunft des Luftfahrtunternehmens (Stand: 1. Juli 2013)

	Deutsche Luftfahrtunternehmen	Europäische Luftfahrtunternehmen	Drittstaaten-Luftfahrtunternehmen	Gesamtergebnis
2012	54	29	30	113
2013	3	1	1	5
Ergebnis	57	30	31	118

7. Wie viele Widerspruchsverfahren gegen Bußgeldbescheide wurden seit Einführung der Fluggastrechte-Verordnung durchgeführt (bitte einzeln nach Jahr und Grund auflisten)?

Seit Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 sind 157 Einsprüche gegen vom Luftfahrt-Bundesamt erlassene Bußgeldbescheide eingegangen. Die Verteilung dieser Einsprüche auf die einzelnen Ereignisse (Annullierung, Nichtbeförderung, Verspätung, Herabstufung) ist der folgenden Tabelle 5 zu entnehmen.

Tabelle 5: Anzahl der Einsprüche gegen Bußgeldbescheide, unterteilt nach Jahr des Erlasses des Bußgeldbescheides und Ereignis (Stand: 1. Juli 2013)

Ereignis	2010	2011	2012	2013	Gesamtergebnis
Annullierung	4	31	48	0	83
Nichtbeförderung	1	3	0	1	5
Verspätung	3	38	27	1	69
Herabstufung	0	0	0	0	0
Ergebnis	8	72	75	2	157

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)?

Seit Inkrafttreten der einschlägigen Rechtsgrundlagen sind 31 Bußgeldbescheide nach Einspruch zurückgenommen worden. Die Verteilung dieser zurückgenommenen Bußgeldbescheide auf die einzelnen Ereignisse ist der folgenden Tabelle 6 zu entnehmen.

Tabelle 6: Anzahl der aufgrund von Einsprüchen zurückgenommenen Bußgeldbescheide unterteilt nach Jahr des Erlasses des Bußgeldbescheides und Ereignis (Stand: 1. Juli 2013)

Ereignis	2010	2011	2012	2013	Gesamtergebnis
Annullierung	3	11	4	0	18
Nichtbeförderung	0	2	0	0	2
Verspätung	0	10	1	1	11
Herabstufung	0	0	0	0	0
Ergebnis	3	23	5	1	31

9. Wie viele verwaltungsgerichtliche Verfahren wurden von Seiten der Luftfahrtunternehmen angestrengt (bitte tabellarisch nach deutschen und ausländischen Airlines aufführen unter Nennung des Aktenzeichens)?

Es wurden keine verwaltungsgerichtlichen Verfahren durchgeführt.

10. Wie viele Planstellen hält das Luftfahrt-Bundesamt derzeit für die Aufgaben der Durchsetzung der Fluggastrechte vor?

Das Luftfahrt-Bundesamt hält derzeit acht Stellen bzw. Planstellen für diese Aufgabe vor.

11. Wie viele „Vor-Ort-Kontrollen“ wurden im Jahr 2012 bis heute an Flughäfen durchgeführt?

Das Luftfahrt-Bundesamt hat im Jahr 2012 und der ersten Jahreshälfte 2013 drei „Vor-Ort-Kontrollen“ durchgeführt.

12. Wer führt die „Vor-Ort-Kontrollen“ für das Luftfahrt-Bundesamt durch?

Die „Vor-Ort-Kontrollen“ werden durch Personal des für die Durchsetzung der Fluggastrechte-Verordnung zuständigen Fachreferates des Luftfahrt-Bundesamtes durchgeführt.

13. Konnte die Bundesregierung bei diesen Kontrollen eine Verbesserung der Informationssituation durch die Luftfahrtunternehmen feststellen?

Ja.

14. Welche Luftfahrtunternehmen sind bei den Kontrollen aufgefallen, die sich besonders intensiv oder besonders wenig um die Information der Fahrgäste bemühen?

Aus datenschutzrechtlichen Erwägungen werden zu einzelnen Luftfahrtunternehmen keine Angaben der erbetenen Art herausgegeben.

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 Fahrgastrechte-Verordnung durch das Luftfahrt-Bundesamt ergriffen?

Nein.

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?

Die Luftfahrtunternehmen oder von ihnen beauftragte Dritte sind bereits jetzt verpflichtet, ihren Fluggästen im Fall einer Nichtbeförderung, Annullierung oder Verspätung die nach der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 vorgesehenen Informations-, Unterstützungs- und Betreuungsleistungen zu erbringen.

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?

Das Luftfahrt-Bundesamt hat mit einer solchen Zusammenarbeit begonnen.

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?

Die explizite Nennung betroffener Unternehmen in einer so genannten „Name and Shame“-Liste erfordert eine entsprechende Rechtsgrundlage – vergleichbar mit der im Bereich der Luftverkehrssicherheit existierenden „gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist, sowie über die Unterrichtung von Fluggästen über die Identität des ausführenden Luftfahrtunternehmens“ (Verordnung (EG) Nr. 2111/2005).

19. Inwieweit wird die Einrichtung einer Schlichtungsstelle zur Beilegung zivilrechtlicher Ansprüche die Verfahren des Luftfahrt-Bundesamtes nach Einschätzung der Bundesregierung künftig tangieren?

Das Schlichtungsverfahren ist ein von dem durch das Luftfahrt-Bundesamt durchgeführten Beschwerde- und Durchsetzungsverfahren unabhängiges Verfahren. Während des laufenden Schlichtungsverfahrens soll das Beschwerde- und Durchsetzungsverfahren beim Luftfahrt-Bundesamt ruhen. Möglicher-

weise bewirkt die Schlichtung auch einen Rückgang der Anzahl der Fluggastanzeigen beim Luftfahrt-Bundesamt.

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?

Die Fragen 20 und 21 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Verweigerung der Zahlung nach Geltendmachung eines begründeten Anspruchs ist Voraussetzung für eine Ahndung durch das Luftfahrt-Bundesamt. Sofern das Luftfahrtunternehmen den Ausgleichsanspruch des Fluggastes bereits vor Einleitung des Beschwerde- und Durchsetzungsverfahrens erfüllt hat, besteht keine Rechtsgrundlage für die Festsetzung eines Bußgeldes.

22. Wie wird das Luftfahrt-Bundesamt über anhängige Verfahren im Sinne der Fragen 20 und 21 benachrichtigt?

Eine formelle Benachrichtigung des Luftfahrt-Bundesamtes über die in den Fragen 20 und 21 genannten Verfahren erfolgt nicht; durch die Anhörung im Rahmen des Bußgeldverfahrens ist gewährleistet, dass das Luftfahrt-Bundesamt die erforderlichen Informationen erhält.



