

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Markus Tressel, Nicole Maisch, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Winfried Hermann, Bärbel Höhn, Dr. Anton Hofreiter, Undine Kurth (Quedlinburg), Ingrid Nestle, Friedrich Ostendorff, Dorothea Steiner, Daniela Wagner, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Die Rolle des Luftfahrt-Bundesamtes bei der Rechtsdurchsetzung von Reisenden

Das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) ist durch Gesetz vom 30. November 1954 (BGBl. I S. 354) als Bundesoberbehörde für Aufgaben der Zivilluftfahrt errichtet worden. Es untersteht dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS).

Die Aufgaben, die das LBA zu erfüllen hat, sind äußerst vielfältig. Auf der einen Seite gehören viele technische Aufgaben, auf der anderen Seite zählen auch ökonomische Bewertungen dazu. Außerdem soll das LBA die Durchsetzung von Verbraucherrechten im Hinblick auf den Flugverkehr überwachen und gewährleisten.

Das LBA verweist auf seiner Website darauf, dass Flugreisende in der Europäischen Union seit dem 17. Februar 2005 weiterreichende Rechte gegenüber den Fluggesellschaften geltend machen können. Die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 befasst sich mit vier Kategorien von inakzeptabler Beförderungsleistung: Nichtbeförderung, Annullierung, Verspätung und Höher- beziehungsweise Herabstufung. Je nach Schwere der Situation werden Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen erforderlich. Grundsätzlich sind die Luftfahrtunternehmen verpflichtet, Flugreisende über ihre Fluggastrechte zu informieren (Informationspflicht). Die Regelungen der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 beziehen sich sowohl auf Linien- als auch auf Nichtlinienflüge einschließlich der Flüge im Rahmen einer Pauschalreise. Ein verpasster Anschlussflug und ein daraus entstandener Schaden fallen nicht unter die Verordnung (EG) Nr. 261/2004.

Die nach Artikel 16 der sog. Fluggastrechteverordnung (EG) Nr. 261/2004 zur „Durchsetzung dieser Verordnung in Bezug auf Flüge von in seinem Hoheitsgebiet gelegenen Flughäfen und Flüge von einem Drittland zu diesen Flughäfen“ zuständige Beschwerde- und Durchsetzungsstelle in Deutschland ist das Luftfahrt-Bundesamt. Auch die Durchsetzung der Rechte von Fluggästen mit eingeschränkter Mobilität soll das LBA ebenso wie die Transparenz bei der Angabe von Flugpreisen gewährleisten. In Artikel 16 der Fluggastrechteverordnung heißt es darüber hinaus: „Gegebenenfalls ergreift diese Stelle die notwendigen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Fluggastrechte gewahrt werden.“

Bis Ende 2008 hat das Luftfahrt-Bundesamt 84 Ordnungswidrigkeitsverfahren eingeleitet. Seit Jahresmitte 2009 ist ein sprunghafter Anstieg auf 1 400 Fälle zu verzeichnen, bei denen Ordnungswidrigkeitsverfahren eingeleitet worden sind (vgl. Bundestagstagsdrucksache 17/2626, Antwort der Bundesregierung zu Frage 17). Das Statistische Bundesamt hat jüngst verkündet, dass im Jahr 2009 4,1 Millionen Starts von deutschen Flughäfen (ca. 1 000) stattgefunden haben.

Sowohl dem Statistischen Bundesamt als auch der Bundesregierung liegen jedoch keine Daten vor, wie viele Flüge verspätet gestartet oder gelandet beziehungsweise annulliert worden sind (siehe Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 17/2626). Das verwundert. Denn die Fluggesellschaften sind nach § 12 des Verkehrsstatistikgesetzes (VerkStatG) auskunftspflichtig. Sie müssen demnach sogar detaillierte Angaben über die ein-, aus- oder umsteigenden Fluggäste melden. Zudem sind alle Flughäfen in der Lage durch ihr EDV-System bis zu drei Monate nachzuverfolgen, welcher Flug unter welcher Flugnummer (und damit auch welcher Airline) stattgefunden, verspätet stattgefunden hat oder annulliert worden ist.

Wir fragen die Bundesregierung daher erneut:

1. Wie viele Starts und Landungen welcher Fluggesellschaft wurden in den Jahren 2009 und 2010 (bisher) auf deutschen Flughäfen abgesagt (hier ohne Absagen aufgrund von Flugasche im relevanten Zeitraum)?
2. Wie viele Starts und Landungen hatten diese Fluggesellschaften in diesem Zeitraum insgesamt beantragt bzw. zugewiesen bekommen (mit Hilfe dieser Zahlen soll der prozentuale Ausfall je Fluggesellschaft ermittelt werden)?
3. Welche Zielflughäfen in Deutschland und welche Reiseziele waren besonders von den Absagen betroffen?
4. Welche Gründe sind der Bundesregierung für die Absagen bekannt – nach prozentualer Häufigkeit?
5. Welche Fluggesellschaften haben dabei aus welchen Gründen Starts und Landungen abgesagt (bitte nach Häufigkeit sortiert)?
6. Wie bewertet das Luftfahrt-Bundesamt die gehäuften, oftmals viel zu kurzfristig und schlecht kommunizierten Absagen insbesondere bei easyJet – die mittlerweile Personalengpässe bestätigten – im Hinblick auf die Fluggastrechterverordnung?
7. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse darüber vor, wie viele der Fluggäste die Rolle des Luftfahrt-Bundesamtes als rechtdurchsetzendes Organ und verbraucherrelevante Institution kennen?
8. Wie groß ist das für Verbraucherbeschwerden angelegte Referat Z5 beim LBA, und ist die Größe des Referats für den Kompetenzbereich nach Meinung der Bundesregierung mit genügend Personalressourcen ausgestattet?
9. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse darüber vor, wie viele der deutschen Fluggäste die Fluggastrechterverordnung kennen?
Wenn ja, wie viele?
Wenn nein, spielt diese Erkenntnis nach Meinung der Bundesregierung auch keine Rolle zur adäquaten Bewertung der Rechtdurchsetzung von den Fluggastrechten?
10. Sieht die Bundesregierung in dem zweitstufigen Beschwerdeverfahren, das zuweilen Monate dauert, einen geeigneten Mechanismus, die Fluggastrechte von Verbrauchern gegenüber den Airlines durchzusetzen?
11. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse darüber vor, wie viele der deutschen Fluggäste auf Grundlage der Fluggastrechterverordnung ihre Rechte im Falle einer Missachtung durch das Unternehmen geltend machen wollen und es tatsächlich machen?
12. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse darüber vor, wie viele Beschwerden der deutschen Fluggäste den Luftfahrtunternehmen in der ersten Stufe in den Jahren 2008, 2009 und 2010 (Stand jetzt; Jahre bitte einzeln auflisten) vorliegen?

13. Bei wie vielen dieser Beschwerden wurde in der zweiten Stufe das LBA aufgesucht (bitte einzeln nach Jahr auflisten)?
14. Wie häufig hat das LBA dabei einen Rechtsanspruch auf Grundlage der Fluggastrechteverordnung für den Fluggast erkannt, und wie häufig hat das LBA gemäß Artikel 16 ein Sanktionsverfahren eingeleitet und vollzogen (bitte einzeln nach Jahren auflisten)?
15. Worin liegen die Gründe für den sprunghaften Anstieg der nach Artikel 16 der Fluggastrechteverordnung eingeleiteten Ordnungswidrigkeitsverfahren zwischen 2008 und 2009 (siehe Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 17/2626)?
16. Gegen welche Unternehmen richteten sich die 84 Ordnungswidrigkeitsverfahren im Jahr 2008, und auf Grundlage welcher missachteten Rechtsansprüche der Fluggastrechteverordnung wurden diese verhängt?
17. Sieht die Bundesregierung in der durchschnittlich 3000 Euro betragenden Bußgeldhöhe eine verhältnismäßige, abschreckende Sanktion, und wie erklärt sie sich die Diskrepanz zu den 1 400 im Jahr 2009 eingeleiteten Ordnungswidrigkeitsverfahren?
18. Gibt es vom LBA außer den Ordnungswidrigkeitsverfahren weitere Sanktionsmaßnahmen, die in Betracht gezogen werden?
19. Ab wann sehen das LBA beziehungsweise die Bundesregierung einen signifikanten Anstieg der Ordnungswidrigkeitsverfahren als gegeben, um gemäß Artikel 16 „weitere, notwendige Maßnahmen sicherzustellen, dass die Fluggastrechte gewahrt werden“?
20. Sind seit der Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 17/2626 Maßnahmen gegen easyJet eingeleitet worden?

Berlin, den 10. September 2010

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion

