

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Markus Tressel, Nicole Maisch, Ingrid Hönlinger, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/3751 –

Die Durchsetzung von Fluggastrechten

Vorbemerkung der Fragesteller

Verspätete Abflüge, Ankünfte oder Annullierungen sind neben Fällen der Herabstufung und Nichtbeförderung Bestandteil der sog. Fluggastrechteverordnung (EG) Nr. 261/2004. Damit sind es auch Kriterien, um die Rechtsdurchsetzung der Fluggastrechte zu überprüfen. So sind sie gemäß Artikel 17 der Fluggastrechteverordnung die Kontrollparameter, die bereits im Jahr 2007 von der Europäischen Kommission vorgestellt worden sind und über den Erfolg der Verordnung entscheiden. In diesem Bericht wurden erhebliche Mängel in der nationalen Rechtsdurchsetzung festgestellt.

Erstaunlicherweise betonte die Bundesregierung in den Antworten der Bundesregierung auf die Kleinen Anfragen auf Bundestagsdrucksachen 17/2626 und 17/3107, es würden dazu keine Daten erhoben. Aus der gesetzlichen Grundlage des Verkehrstatistikgesetzes ist das korrekt. Dennoch werden von den Verkehrsflughäfen sowie von allen Fluggesellschaften und der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) sehr detaillierte Statistiken geführt. Im Rahmen einer Evaluation der Europäischen Kommission wurde zudem auf die umfangreiche Statistik und Expertise von dem Unternehmen EUclaim Deutschland GmbH & Co. hingewiesen (vgl. http://ec.europa.eu/transport/passengers/studies/doc/2010_02_evaluation_of_regulation_2612004.pdf; S. 77, 80 f.). EUclaim führt eine Datenbank, die sich aus vielen Quellen, wie zum Beispiel Behörden zur Überwachung des Flugverkehrs, Flughafensbetreibern, Flugunternehmen und Meteorologischen Stationen, zusammensetzt.

Aus diesen Statistiken sind im Zeitraum von Februar bis Dezember 2009 in Deutschland 796 986 Flüge zur Personenbeförderung registriert worden. Von diesen waren 90 842 zwischen 15 und 90 Minuten zu spät. Ein Anspruch für Fluggäste entsteht nach der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 allerdings erst ab Verspätungen mit mehr als 180 Minuten. Dieses waren im besagten Zeitraum 1 816 Maschinen. Ein weiterer Tatbestand sind die 5 298 annullierten Flüge. In Anbetracht der Tatsache, dass täglich rund 500 000 Passagiere (Ralph Beisel, Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e. V., am 21. April 2010 in der Sitzung des Ausschusses für Tourismus) in Deutschland per Flugzeug befördert werden, geht schon allein aus diesen beiden Datensätzen her-

vor, dass täglich Hunderte von Passagieren einen Anspruch auf Entschädigung, Ausgleich oder sonstige Leistungen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 haben. Und das obwohl die weiteren Kriterien wie Herabstufung, Nichtbeförderung und Verspätungen bei Abflug mit mehr als 120 Minuten hierbei nicht berücksichtigt sind. Auffällig sind auch die Unterschiede zwischen einzelnen Fluggesellschaften.

Die nach Artikel 16 der Fluggastrechteverordnung 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 (LBA). 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.“

1. Kann die Bundesregierung die oben genannte Statistik bestätigen?

Wenn ja, warum lagen der Bundesregierung diese Daten nicht schon früher vor?

Wenn nein, warum sind diese Daten keine evaluationsfähigen Kennziffern, die die Bundesregierung zur Auswertung der Rechtsdurchsetzung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 nutzt, und wie erklärt sich die Bundesregierung den Artikel 17 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004, wonach diese Daten zur Überprüfung verwendet werden?

Der Bundesregierung sind die Daten und deren Verfügbarkeit beim Unternehmen EUClaim nicht bekannt. Unabhängig davon handelt es sich bei dem Unternehmen EUClaim um ein privatwirtschaftliches Unternehmen, deren Geschäftsmodell es ist, Flugreisende bei der Durchsetzung privatrechtlicher Forderungen zu unterstützen. Zu diesem Zweck werden Daten zu Flügen aus diversen Quellen zusammengetragen. Derartige von nicht öffentlich-rechtlicher Stelle zusammengetragene Daten sind als Grundlage für die Durchführung von Ordnungswidrigkeitenverfahren ungeeignet.

- a) Wie viele Fluggäste haben jährlich einen Anspruch aufgrund von Verspätungen, Annullierungen, Nichtbeförderung oder Herabstufung?
- b) Wie viele der betroffenen Fluggäste haben ihren Anspruch geltend gemacht?
- c) Wie viele der betroffenen Fluggäste wurden von den Fluggesellschaften ohne Beschwerdeschreiben entschädigt?
Gab es hierbei auffällige Unterschiede zwischen den entsprechenden Fluggesellschaften?
- d) Wie wird dieses seitens des LBA überprüft?

Zu den Buchstaben a bis d

Das Luftfahrt-Bundesamt erlangt nur aufgrund eingehender Anzeigen von Verspätungen, Annullierungen, Nichtbeförderungen oder Herabstufungen i. S. d. der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 Kenntnis. Zu den genannten Punkten kann die Bundesregierung daher keine Aussage treffen.

2. Warum werden die relevanten Zahlen nicht von der nachgeordneten Behörde erhoben, obgleich sie von Flughäfen, Deutscher Flugsicherung (DFS) und Fluggesellschaften erfasst und gespeichert werden?

Wie bereits in der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Die Rolle des Luftfahrt-Bundesamtes bei der Rechtsdurchsetzung von Reisenden“ erläutert (Bundestagsdrucksache 17/3107), besteht keine gesetzliche Grundlage, die genannten Zahlen zu erheben.

3. Sieht die Bundesregierung in Verspätungen, Annullierungen, Fällen von Nichtbeförderung oder Herabstufung geeignete Parameter für eine Evaluation der Rechtsdurchsetzung von Fluggastrechten, und wenn ja, wann plant die Bundesregierung eine Überarbeitung des § 12 des Verkehrsstatistikgesetzes?

Wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung plant keine Überarbeitung des Verkehrsstatistikgesetzes. Ein Sachzusammenhang zwischen der Überprüfung der Rechtsdurchsetzung und der Erhebung von Daten zur Entwicklung des Luftverkehrs ist nicht gegeben.

4. Welche Daten enthält die Datenbank, die im Bericht der Bundesregierung unter der Ausschussdrucksache 17(20)17 auf S. 4 angeführt wird?
5. Warum enthält diese Datenbank nicht Kennziffern wie Verspätungen bei An- und Abflügen, Annullierungen, Nichtbeförderung oder Herabstufung?

Die Fragen 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei der genannten Datenbank handelt es sich um IT-Instrumente zur Vorgangsbearbeitung.

6. Hält es die Bundesregierung im Rahmen des Bürger-Services des LBA nicht für „kundenorientiert“, den Flugpassagier über die Zuverlässigkeit der einzelnen Fluggesellschaften zu informieren, wie es beispielsweise in den Vereinigten Staaten von Amerika geschieht?

In Deutschland wird die Zuverlässigkeit eines Luftfahrtunternehmens nach technischen, flugbetrieblichen und wirtschaftlichen Aspekten beurteilt. Grundsätzlich gelten Luftfahrtunternehmen als zuverlässig, solange sie über eine gültige Betriebsgenehmigung oder Einflug- bzw. Verkehrsrechte verfügen. Im Rahmen dieser Genehmigungen bzw. Erlaubnisse wird die technische, betriebliche und wirtschaftliche Zuverlässigkeit der Unternehmen festgestellt und fortlaufend überprüft.

7. Worin besteht der Sinneszusammenhang, dass das rückläufige Anzeigeaufkommen beim LBA ein Indikator dafür ist, „dass die Luftfahrtunternehmen den Verpflichtungen der Verordnung im stärkeren Umfang nachkommen“ (Ausschussdrucksache 17(20)17)?

Das Anzeigeaufkommen ist ein möglicher Indikator, der bei der Frage, inwieweit die Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 eingehalten werden, berücksichtigt werden kann. Der Rückgang des Anzeigeaufkommens lässt u. a. die Annahme zu, dass weniger Anlass zu einer Anzeige seitens Flugreisenden bestand.

- a) Wie erklärt sich die Bundesregierung in diesem Zusammenhang, dass fast neun von zehn Flugpassagieren angeben (vgl. test, Ausgabe 5/2009, S. 12), nicht genügend informiert zu werden und nur etwa ein Viertel der Fluggäste in der EU jemals von ihren Rechten gehört hat (vgl. Europäische Kommission (2009): Fluggastrechte; Eurobarometer Spezial 319, S. 15)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

- b) Inwiefern wurden die Interessen der Verbraucherinnen und Verbraucher bei den Evaluationen der Bundesregierung im Hinblick auf die Rechtsdurchsetzung berücksichtigt?

Die Bundesregierung führt keine Evaluation der Rechtsdurchsetzung durch.

8. Welche Maßnahmen und welche Sanktionen streben die Bundesregierung beziehungsweise ihre nachgeordnete Behörde an, um den Missstand, dass 86 Prozent der Fluggäste angeben, durch die Fluggesellschaften nicht informiert zu werden, zu beheben beziehungsweise beheben zu lassen vor dem Hintergrund, dass gemäß Artikel 14 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 Airlines ihre Kunden über ihre Rechte informieren müssen?

Das Luftfahrt-Bundesamt informiert auf seiner Internetseite, im Bürger-Service-Center und durch Pressemeldungen über die Rechte Flugreisender. Verstoßen Luftfahrtunternehmen gegen ihre Pflichten aus der Verordnung (EG) Nr. 261/2004, können Ordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet werden.

9. Wie erklärt sich die Bundesregierung den enormen und ansteigenden Zulauf von Fluggästen bei Verbraucherverbänden und Schlichtungsstelle für öffentlichen Personenverkehr, wenn dem gegenüber die Rechtsdurchsetzung durch ein rückläufiges Anzeigeaufkommen nach Ansicht der Bundesregierung besser wird (vgl. Ausschussdrucksache 17(20)17)?

Die Bundesregierung kann hierzu keine Aussage treffen.

10. Hält es die Bundesregierung für möglich, dass sich Flugpassagiere aufgrund des hohen bürokratischen Aufwands, den sie wegen des schriftlichen Beschwerdeverfahrens mit den Fluggesellschaften eingehen müssen, und der vergleichsweise geringen Streitwerte keine Anzeige erstatten beziehungsweise auf ihren Ausgleich oder ihre Entschädigung verzichten?

Wie hoch schätzt die Bundesregierung diesen Anteil von geschädigten Flugpassagieren ein?

Die Bundesregierung kann zu hypothetischen Fragen keine Aussage treffen.

11. Wie wertet die Bundesregierung die Erfahrungen der Schlichtungsstelle, den Verbraucherzentralen oder den zahlreichen Gerichtsverfahren, wonach Beschwerdeschreiben von Fluggästen durch viele Fluggesellschaften – wenn überhaupt – erst Monate später und dann in aller Regel mit standardisierten Antwortschreiben, in denen sich auf außerordentliche Umstände berufen wird, abgewiesen werden?

Derartige Einzelerfahrungen möglicher Betroffener sind nicht auszuschließen. Die in der Frage unterstellten umfassend negativen „Erfahrungen der Schlichtungsstelle, der Verbraucherzentralen oder der zahlreichen Gerichtsverfahren“

sind der Bundesregierung so nicht bekannt. Ferner stünde es der Bundesregierung nicht an, solche zu „werten“. Eine Einflussnahme auf den Verlauf der hier in Rede stehenden Zivilverfahren ist seitens der Bundesregierung nicht möglich – weder außergerichtlich noch gerichtlich.

12. Hält es die Bundesregierung für möglich, dass das rückläufige Anzeigeaufkommen beim LBA auch in der nicht bekannten Funktion des LBA für Verbraucher liegt?

Wenn nein, wie viele Bürger kennen die Funktion des LBA im Hinblick auf die Fluggastrechteverordnung?

Die Bundesregierung kann zu hypothetischen Fragen keine Aussage treffen.

13. Wird im Rahmen der Informationspflicht der Fluggesellschaften auf die Rolle des LBA hingewiesen?

Nach den der Bundesregierung vorliegenden Erkenntnissen wird in den nach Artikel 14 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 durch die Luftfahrtunternehmen auszuhändigenden Informationsblättern auf die Zuständigkeit des Luftfahrt-Bundesamtes hingewiesen.

14. Was tun Bürger, die kein Internet nutzen, bei Beschwerden?

Müssen diese nach Braunschweig fahren, um eine Anzeige zu erstatten oder ist eine andere unbürokratische Lösung möglich?

Bürger, die kein Internet nutzen, können sich auch telefonisch über die Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 informieren. Auf Wunsch wird ein Anzeigeformular übersendet.

15. Wie häufig haben die „Vor-Ort-Kontrollen an Flughäfen“ seitens des LBA stattgefunden?

Das Luftfahrt-Bundesamt führt in unregelmäßigen Abständen Kontrollen durch. Die letzte Flughafeninspektion erfolgte im Sommer dieses Jahres in Berlin. Im Rahmen der Kontrolle wird das Verfahren, dass das von der Prüfung betroffene Luftfahrtunternehmen für den Fall der Streichung oder Verspätung eines Fluges bzw. der Nichtbeförderung von Fluggästen anwendet, überprüft.

- a) Was waren die Erkenntnisse dieser Stichproben?

Es wurden nur wenige Mängel festgestellt.

- b) Wieso sollen diese Maßnahmen ausgebaut werden, wenn die Bundesregierung keine Defizite in der Rechtsdurchsetzung erkennt?

Vor-Ort-Kontrollen dienen als proaktives Instrument, um die Einhaltung der Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 zu überwachen; ein Zusammenhang mit Defiziten in der Rechtsdurchsetzung besteht nicht.

16. Wie steht die Bundesregierung zu dem seit geraumer Zeit auf der Website der Europäischen Kommission unter http://ec.europa.eu/transport/passengers/studies/doc/2010_02_evaluation_of_regulation_2612004.pdf zum Download zur Verfügung stehenden Evaluationsbericht der Fluggastrech-

teverordnung, bei dessen „review“ im April 2010 auch Vertreter der nachgeordneten Behörde, dem LBA, anwesend waren?

- a) Was sind die Kernerkenntnisse aus diesem Bericht und der „review“ für die Bundesregierung?
- b) Warum hielt die Bundesregierung diesen Bericht und das Treffen auf europäischer Ebene im Rahmen der Tourismusausschusssitzung vom 27. Oktober 2010 unter Tagesordnungspunkt 4 für nicht beratungsrelevant?

Zu der genannten Studie ist keine Besprechung („review“) im April dieses Jahres bekannt.

Bei der genannten Studie handelt es sich nicht um den Evaluationsbericht der EU-Kommission, sondern um eine Untersuchung von Steer Davies Gleave. Sobald die Kommission ihren eigenen Evaluationsbericht/Mitteilung vorlegt, wird die Bundesregierung dazu Stellung nehmen.

17. Welche gesetzliche Grundlage liegt der durchschnittlichen Bußgeldhöhe von 3 000 Euro zugrunde?

- a) Aufgrund welcher Einschätzungen wurde diese Sanktion für verhältnismäßig und abschreckend befunden?

Der vom Luftfahrt-Bundesamt verwendete Bußgeldrahmen orientiert sich in Bezug auf Abschreckung und Verhältnismäßigkeit sowohl an der gesetzlichen Vorgabe des § 58 Absatz 2 des Luftverkehrsgesetzes (Bußgeld in Höhe von bis zu 25 000 Euro) als auch an den allgemeinen Kriterien für die Bemessung von Bußgeldern.

- b) Was bedeutet die durchschnittliche Bußgeldhöhe von 3 000 Euro im EU-Vergleich?

Die Bundesregierung kann hierzu keine Aussage treffen.

- c) Wie hoch ist das durchschnittliche Bußgeld in den anderen EU-Mitgliedstaaten?

Dazu liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

- d) Gibt es vom LBA außer den Ordnungswidrigkeitsverfahren weitere Sanktionsmaßnahmen, die bei grober Missachtung der Rechte in Betracht gezogen werden?

Das Ordnungswidrigkeitenverfahren ist nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten (OWiG) das national vorgesehene rechtsstaatliche Mittel zur Durchsetzung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004.

- e) Gegen welche Unternehmen hat sich aufgrund welcher Tatbestände die Bußgeldbelegung gerichtet?

Die entsprechende Verteilung der Bußgelder auf deutsche Luftfahrtunternehmen (D), europäische Luftfahrtunternehmen (E) und Luftfahrtunternehmen aus Drittstaaten (N) ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

Typ	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Gesamt
D	0	1	0	1	0	8	10
E	1	18	1	0	1	1	22
N	0	0	0	0	2		2
Gesamt	1	19	1	1	3	9	34

Anzahl erlassener Bußgeldbescheid nach Jahr des Anzeigeeingangs

Es wurden Bußgelder wegen Verstößen gegen die Verpflichtung zur Ausgleichszahlungen (Artikel 4 oder Artikel 5 i. V. m. Artikel 7 der Verordnung), wegen Verletzung der Unterstützung- bzw. Betreuungsverpflichtung (Artikel 8 und 9 der Verordnung) und wegen Verletzung der Informationsverpflichtung (Artikel 14 der Verordnung) verhängt.

- f) Haben sich die Bußgelder gegen deutsche Luftfahrtunternehmen gerichtet?

Siehe Antwort zu Buchstabe e.

18. Wie steht die Bundesregierung zu der Arbeit der niederländischen Durchsetzungsstelle, die jährlich deutlich mehr als 10 000 Ordnungswidrigkeitsverfahren einleitet, und wie kommt trotz gleicher gesetzlicher Grundlage (Verordnung (EG) Nr. 261/2004) und geringeren Passagierzahlen die große Diskrepanz zu den zwischen 700 und 800 liegenden Verfahren in Deutschland zustande?

Die Bundesregierung kommentiert grundsätzlich nicht die Arbeit ausländischer Behörden.

19. Ab wann sieht das Luftfahrt-Bundesamt beziehungsweise die Bundesregierung einen signifikanten Anstieg der Ordnungswidrigkeitsverfahren als gegeben, um gemäß Artikel 16 „weitere, notwendige Maßnahmen sicherzustellen, dass die Fluggastrechte gewahrt werden“?

Wie bereits in der Antwort der Bundesregierung zu o. a. Kleinen Anfrage (Bundestagsdrucksache 17/3107) erläutert, stellt die Verhängung von Bußgeldern im Rahmen von Ordnungswidrigkeitenverfahren, unabhängig von der Anzahl der eingeleiteten Verfahren, ein geeignetes Mittel dar, um die Einhaltung der Fluggastrechte sicherzustellen. Gegebenenfalls kann bei der Höhe der verhängten Bußgelder nachgesteuert werden.

20. Welche Maßnahmen sind gegen easyJet seit den Antworten der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksachen 17/2626 oder 17/3107 eingeleitet worden?

Welche spezifischen datenschutzrechtlichen Normen tangieren die Bedenken, die die Bundesregierung unter Bundestagsdrucksache 17/3107 hinderte, darauf zu antworten?

Neben der Durchführung von Ordnungswidrigkeitenverfahren und Verhängung von Bußgeldern bei begründeten Anzeigen hat das Luftfahrt-Bundesamt Kontakt mit dem Luftfahrtunternehmen easyJet aufgenommen, um zukünftig eine Verbesserung der Unterstützung und Betreuung durch aktive Unterstützung der Fluggäste seitens des Luftfahrtunternehmens sicherzustellen. Hierzu wurden

mit easyJet Maßnahmen vereinbart, die die Unannehmlichkeiten, die im Zusammenhang mit Flugannullierungen bzw. -verspätungen stehen, minimieren sollen. Darüber hinaus wurde easyJet im Rahmen der bereits erwähnten Vor-Ort-Kontrolle im Sommer dieses Jahres kontrolliert.

21. Hält die Bundesregierung an ihrer im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP vereinbarten verkehrsträgerübergreifenden Schlichtungsstelle fest oder wird eine separate Schlichtungsstelle für den Flugverkehr diskutiert?

Die Bundesregierung führt intensive Gespräche mit den Luftfahrtunternehmen, um ein auch von der Wirtschaft akzeptiertes Schlichtungsverfahren zu erreichen. Nur so kann eine Akzeptanz der Schlichtungsvorschläge gewährleistet werden. Schlichtungsvorschläge, die das Ergebnis einer obligatorischen gesetzlichen Schlichtung wären und von der Wirtschaft generell nicht akzeptiert würden, brächten den Verbraucherinnen und Verbrauchern keinen Vorteil.

Mit der Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr, die seit Dezember 2009 arbeitet, gibt es ein gutes Vorbild, das in die Gespräche mit den Luftfahrtunternehmen einbezogen wird.

22. Wie steht der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zu dem einstimmigen Beschluss der Verbraucherminister auf ihrer Konferenz am 17. September 2010 in Potsdam, wonach das Reiserecht zu vereinfachen ist und die Schlichtungsstelle öffentlicher Personenverkehr auch verbindlich für Fluggesellschaften werden soll?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 21 und 23 verwiesen.

23. Wie steht die Bundesregierung zu der Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs zu erheblichen Verspätungen (d. h. die Gleichstellung einer drei- und mehrstündigen Verspätung mit einer Annullierung), und setzt sich die Bundesregierung dafür ein, dass diese Rechtsprechung zukünftig in entsprechende Rechtsakte eingearbeitet wird?

Der EuGH legt die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 in seinem Urteil vom 19. November 2009 sehr weit aus. Das Urteil ist aber bindend und kann nicht angefochten werden. Luftfahrtunternehmen sind also verpflichtet, Fluggästen entsprechende Ausgleichsleistungen zu gewähren.

Die Bundesregierung hat das Urteil zum Anlass genommen, bei der EU-Kommission für eine Überarbeitung der Verordnung zu werben. In diesem Rahmen könnten dann auch weitere Fragen, die sich in der praktischen Anwendung gestellt haben, verbindlich geklärt werden.

24. Welche Informationen liegen der Bundesregierung zur Auswertung des Konsultationsverfahrens der Fluggastrechteverordnung und der Pauschalreise-Richtlinie vor?
 - a) Welche zeitliche Planung ist hier seitens der Europäischen Kommission anvisiert worden?

Bezüglich der Fluggastrechte-Verordnung (EG) Nr. 261/2004 liegen der Bundesregierung keine gesicherten Erkenntnisse vor. Die öffentliche Konsultation zur Überarbeitung der Pauschalreiserichtlinie (90/314/EWG) wurde von der

Kommission Anfang 2010 durchgeführt. Auch hier sind der Bundesregierung bisher keine Ergebnisse des Konsultationsverfahrens bekannt geworden.

b) Ist mit einer Überarbeitung der beiden Rechtsakten zu rechnen?

Wenn ja, wann?

Die Kommission plant eine Überarbeitung beider Rechtsakten. Eine Überarbeitung der Fluggastrechte-Verordnung ist voraussichtlich in 2012 vorgesehen. Ein Vorschlag zur Überarbeitung der Pauschalreiserichtlinie soll im ersten Halbjahr 2011 vorgelegt werden.

c) Welche Position nimmt die Bundesregierung hierbei ein?

Eine Positionierung der Bundesregierung zur Überarbeitung der Fluggastrechte-Verordnung kann bei Vorliegen des Verordnungsentwurfs erfolgen. Hinsichtlich der Pauschalreise-Richtlinie hat sich die Bundesregierung im Konsultationsverfahren offen für eine Überarbeitung gezeigt, solange diese nicht dazu führt, dass Deutschland sein – vergleichsweise hohes – Verbraucherschutzniveau absenken muss und den unterschiedlichen Risikosphären der Beteiligten ausreichend Rechnung getragen wird.

25. Wie steht die Bundesregierung zu der Studie des ADAC e.V. von November 2010, die eine Verbrauchertäuschung im Hinblick auf die unterschiedlichen Zusatzkosten für Gepäck, die Sitzplatzreservierung oder das Bezahlen mit Kreditkarte herausgefunden hat?

26. Sieht die Bundesregierung dahingehend Handlungsbedarf?

Die Fragen 25 und 26 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung führt im Regelfall keine Bewertung von Studien durch, die von privaten Institutionen erarbeitet wurden.

