

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Jan Mücke, Horst Friedrich (Bayreuth), Patrick Döring, Joachim Günther (Plauen), Jens Ackermann, Dr. Karl Addicks, Christian Ahrendt, Uwe Barth, Rainer Brüderle, Mechthild Dyckmans, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Otto Fricke, Paul K. Friedhoff, Hans-Michael Goldmann, Miriam Gruß, Dr. Christel Happach-Kasan, Heinz-Peter Haustein, Elke Hoff, Birgit Homburger, Dr. Werner Hoyer, Michael Kauch, Hellmut Königshaus, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Heinz Lanfermann, Ina Lenke, Markus Löning, Horst Meierhofer, Burkhardt Müller-Sönksen, Dirk Niebel, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Gisela Piltz, Jörg Rohde, Frank Schäffler, Marina Schuster, Dr. Max Stadler, Carl-Ludwig Thiele, Florian Toncar, Christoph Waitz, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Hartfrid Wolff (Rems-Murr), Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP

Umsetzung der europäischen Fluggastverordnung in Deutschland

Am 17. Februar 2005 trat die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und Rates in Kraft. Sie gilt für Flüge, die von einem Flughafen auf dem Gebiet der Europäischen Union (EU) abgehen. Sie ist ferner auf Flüge aus Drittstaaten anzuwenden, die ihr Ziel an einem Flughafen eines Mitgliedstaates haben, sofern die ausführende Fluggesellschaft eine solche der Gemeinschaft ist. Die Verordnung gibt Fluggästen im Falle der Nichtbeförderung, der Annullierung oder bei großer Verspätung von Flügen einen Anspruch auf Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen gegenüber den Luftfahrtunternehmen.

So sind die Fluggesellschaften bei Verspätungen ab zwei Stunden verpflichtet, Mahlzeiten und Erfrischungen anzubieten. Verzögert sich der Abflug des gebuchten Fluges auf den nächsten Tag, ist zusätzlich für eine unentgeltliche Hotelunterbringung zu sorgen.

Bei kurzfristigen Annullierungen haben die Fluggäste Anspruch auf eine Ausgleichsleistung in Höhe von 250 Euro bis 600 Euro, abhängig von der Streckenlänge des ausgefallenen Fluges. Dieser Anspruch besteht nicht, wenn die Fluggesellschaft nachweisen kann, dass der Ausfall auf außergewöhnliche Umstände zurückzuführen ist.

Ist ein Flug überbucht, ist das Luftfahrtunternehmen zunächst verpflichtet, durch Anbieten einer zusätzlichen Gegenleistung Fluggäste zum freiwilligen Verzicht auf die Beförderung mit dem betroffenen Flug zu bewegen. Wird einem Fluggast die Beförderung gegen seinen Willen verwehrt, hat er Anspruch auf die bei einer Verspätung zu gewährenden Unterstützungsleistungen sowie die bei einer Annullierung fälligen Ausgleichsleistungen. Unabhängig von der Freiwilligkeit des Zurückbleibens haben die betroffenen Fluggäste die

Wahl, ob sie den gebuchten Flug zu einem späteren Zeitpunkt durchführen oder sich die Flugscheinkosten vollständig erstatten lassen möchten.

Sowohl bei Verspätungen als auch bei Annullierungen und Nichtbeförderungen sind die Fluggesellschaften verpflichtet, die Fluggäste über deren Rechte zu informieren.

Am 4. April 2007 veröffentlichte die Europäische Kommission eine Mitteilung über die Anwendung und Ergebnisse der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 [KOM(2007) 168endg.]. Darin wird darauf hingewiesen, dass bei der Auslegung mehrerer Normenbegriffe noch Unklarheiten bestehen. So führt die Kommission aus, dass 70 Prozent der Ressourcen der nationalen Beschwerdestellen dafür verwendet werden, zu klären, ob Annullierungen tatsächlich auf „außergewöhnliche Umstände“ im Sinne der Verordnung – wie von den Fluggesellschaften angegeben – zurückzuführen sind. Anlass für Streitigkeiten ist zudem häufig die Frage, ob ein Flug, der viele Stunden nach der planmäßigen Abflugzeit – meist mit einer Ersatzmaschine – durchgeführt wurde, noch als stark verspätet gilt oder ob bereits eine Annullierung des gebuchten Fluges vorliegt. Die Kommission moniert darüber hinaus die teilweise mangelhafte Beachtung der Informationspflichten der Fluggesellschaften. Fluggäste würden über ihre Rechte oftmals fehlerhaft oder gar nicht belehrt werden.

Die Mitteilung der Kommission ist sehr abstrakt gehalten und lässt nicht erkennen, ob die von ihr beschriebenen Erkenntnisse speziell auch für Deutschland gelten.

Mit Beschluss vom 17. Juli 2007 legte der Bundesgerichtshof dem Europäischen Gerichtshof die Frage zur Vorabentscheidung vor, nach welchen Kriterien eine große Verspätung von einer Annullierung abzugrenzen sei. Ein Urteil des Europäischen Gerichtshofes steht hierzu noch aus.

Mit Schriftlicher Frage vom 3. Juni 2008 (Frage 73 auf Bundestagsdrucksache 16/9554) erkundigte sich der Abgeordnete Jan Mücke über die Zahl der beim Luftfahrt-Bundesamt (LBA) eingegangenen Beschwerden wegen annullierter Flüge und deren Behandlung durch die Fluggesellschaften. Zur Antwort der Bundesregierung besteht Nachfragebedarf. Darüber hinaus sind eventuell eingetretene Veränderungen gegenüber den Antworten der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP (Bundestagsdrucksachen 16/6088 und 16/6186) von Interesse.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Planstellen wurden seit Zuweisung der Aufgaben als Beschwerde-stelle im Sinne des Artikels 16 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 an das LBA zur Erfüllung dieser Aufgaben beim LBA neu geschaffen?
2. Wie viele Planstellen stehen beim LBA derzeit zur Bearbeitung von Beschwerden nach Artikel 16 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 zur Verfügung?
3. Erachtet die Bundesregierung die für die Bearbeitung von Beschwerden im Sinne des Artikels 16 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 zur Verfügung stehenden Planstellen als ausreichend?
4. Falls nein, was beabsichtigt die Bundesregierung, um diesen Zustand abzustellen?

Inwieweit sehen die Pläne der Bundesregierung zum Bundeshaushalt 2009 nach den Ressortabstimmungen die Schaffung neuer Planstellen beim LBA vor?

5. Wie viele Beschwerden nach Artikel 16 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 gingen in den Jahren 2005 bis 2008 jeweils ein?
6. In wie viel Prozent der in den Jahren 2005 bis 2008 eingereichten Beschwerden im Sinne des Artikels 16 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 erachtete das LBA nach eigener Prüfung diese als begründet?
7. Welchen Zeitraum nimmt die Bearbeitung einer Beschwerde im Sinne des Artikels 16 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 durchschnittlich in Anspruch?
8. Welche Verstöße gegen Pflichten aus der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 werden den Fluggesellschaften von den Beschwerdeführern am häufigsten vorgeworfen?
9. Inwieweit hält die Bundesregierung die jetzige Rechtslage, nach der das LBA bei festgestellten Verstößen gegen die Pflichten aus der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 nur Bußgelder verhängen kann, für geeignet, die den Fluggästen zustehenden Ausgleichsansprüche zur Durchsetzung zu verhelfen?
10. Welchen Standpunkt vertritt die Bundesregierung in Bezug auf die Frage, ob das LBA auch selbst und direkt die Zahlung von Ausgleichsleistungen an Flugreisende anordnen können sollte (vgl. oben genannte Mitteilung der Europäischen Kommission vom 4. April 2007; Nummer 6.2)?
11. Welche für Deutschland relevanten Ergebnisse hatten die in der oben genannten Mitteilung der Europäischen Kommission vom 4. April 2007 (Nummer 8) angekündigten Gespräche mit den einzelstaatlichen Durchsetzungsstellen – somit auch mit dem LBA – in Hinblick auf die Straffung und Stärkung der Durchsetzungsverfahren?
12. Wie viele Bußgeldbescheide erließ das LBA in den Jahren 2005 bis 2008 gegen Luftfahrtunternehmen, weil diese ihren Verpflichtungen aus der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 schuldhaft nicht nachkamen?
13. Auf welchen Betrag beliefen sich die vom LBA gegen Luftfahrtunternehmen festgesetzten Bußgelder im Durchschnitt, soweit sie ihre Ursache in einer Nichtbeachtung der Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 hatten?
14. Hat das LBA festgestellt, dass sich einzelne Fluggesellschaften durch die Verhängung eines Bußgeldes nicht veranlasst sahen, ihr in Bezug auf die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 pflichtwidriges Verhalten zu ändern?
Falls ja, in welchem Maße hat dies Niederschlag in der Höhe der verhängten Bußgelder gefunden?
15. Welche konkreten Verpflichtungen aus der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 haben die Luftfahrtunternehmen am häufigsten missachtet?
16. Führt jede begründete Beschwerde wegen Nichtbeachtung der Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 zu einer Verhängung eines Bußgeldes?
Falls nicht, welche Kriterien sind für das LBA bei seiner Entscheidung maßgeblich und gibt es andere Maßnahmen, die das LBA bei einem festgestellten Pflichtverstoß alternativ ergreift?
17. Welche Informationen liegen der Bundesregierung zur Größenordnung nicht beförderter Fluggäste aufgrund überbuchter Flüge bei europäischen Fluggesellschaften vor?
18. Wie viele Beschwerden gingen in den Jahren 2005 bis 2008 jeweils beim LBA ein, die zum Inhalt hatten, wegen Überbuchung nicht mit dem gebuchten Flug befördert worden zu sein?

19. Wann liegt nach Ansicht der Bundesregierung ein „außergewöhnlicher Umstand“ im Sinne des Artikels 5 Abs. 3 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 als Ursache für eine Flugannullierung vor?

Nach welchen Kriterien bemisst sich dessen Vorliegen?

20. Inwieweit kann nach Ansicht der Bundesregierung ein technischer Defekt am Fluggerät einen „außergewöhnlichen Umstand“ darstellen?
21. Wurde die als Antwort auf die Fragen 19 und 20 dargestellte Auffassung der Bundesregierung bereits durch gerichtliche Entscheidungen, z. B. im Rahmen von Einspruchsverfahren nach Verhängung eines Bußgeldes bestätigt?
22. Treffen die Aussagen der Europäischen Kommission in ihrer oben genannten Mitteilung vom 4. April 2007, dass 30 Prozent aller Beschwerden zum Inhalt hätten, dass Fluggesellschaften Annullierungen fehlerhaft auf außergewöhnliche Umstände zurückführen würden, und dass die behördliche Prüfung dieser Bewertung 70 Prozent der Ressourcen der Beschwerdestelle beanspruchen würde, auch für Deutschland zu?
- Falls nein, welchen Anteil machen die darauf gerichteten Beschwerden und der dadurch verursachte Bearbeitungsaufwand in Deutschland aus?
23. In welcher Weise erfolgt nach Ansicht der Bundesregierung eine Abgrenzung des Begriffs der Annullierung von dem der Verspätung?
24. Ist der Bundesregierung bekannt, wann mit einem Urteil des Europäischen Gerichtshofes zur Klärung des in Frage 23 aufgeworfenen Abgrenzungsproblems zu rechnen ist?
25. Ist der Bundesregierung bekannt, wann die von der Europäischen Kommission in ihrer oben genannten Mitteilung vom 4. April 2007 in Aussicht gestellte Mitteilung zur Präzisierung der unklaren Aspekte der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 veröffentlicht wird, und welche einzelnen unklaren Aspekte darin präzisiert werden?
26. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung hinsichtlich der Erfüllung der Informationspflichten gemäß Artikel 14 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 an deutschen Flughäfen?
- Sieht die Bundesregierung diesbezüglich Verbesserungsbedarf?
27. Wann erwartet die Bundesregierung den nächsten Bericht der Europäischen Kommission zu den Erfahrungen mit der Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004?
28. Ist nach den Erkenntnissen der Bundesregierung auf europäischer Ebene geplant, die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 zu novellieren?
29. Welchen Standpunkt vertritt die Bundesregierung zu einer Ausweitung des Anwendungsbereichs der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 auf Fluggäste, die von einem Flughafen in einem Drittland einen Flug zu einem Flughafen in der Gemeinschaft antreten, der nicht von einem Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft durchgeführt wird (vgl. Artikel 17 Satz 1 zweiter Anstrich der Verordnung (EG) Nr. 261/2004)?
30. Stehen nach Ansicht der Bundesregierung einer dahingehenden Änderung der Verordnung (Frage 29) übergeordnete Rechtsvorschriften entgegen?

31. Welche Fluggesellschaft gilt nach Ansicht der Bundesregierung bei einem mit einer Flugnummer eines Luftfahrtunternehmens der Gemeinschaft versehenen Code-Share-Flug, der von einer Fluggesellschaft eines Drittstaates operiert wird, als „ausführendes Luftfahrtunternehmen“ im Sinne des Artikels 3 Abs. 1 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 261/2004?

Sollte dies nach Ansicht der Bundesregierung die Fluggesellschaft des Drittstaates sein: Ist die Fluggesellschaft der Gemeinschaft nach Ansicht der Bundesregierung in diesem Rahmen aus vertraglicher Nebenpflicht gehalten, den Fluggast im Vorfeld einer von ihm bei dieser Fluggesellschaft beabsichtigten Buchung explizit darauf hinzuweisen, dass der von ihr angebotene Flug von einem Luftfahrtunternehmen eines Drittstaates ausgeführt wird und für diesen die Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 nicht gelten?

32. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass die in Artikel 7 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 festgesetzten Ausgleichsbeträge angemessen sind (vgl. Artikel 17 Satz 1 dritter Anstrich der Verordnung (EG) Nr. 261/2004)?

Falls nein, inwieweit sieht die Bundesregierung entsprechenden Änderungsbedarf?

Berlin, den 17. Juni 2008

Dr. Guido Westerwelle und Fraktion

