KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 16.2.2005
KOM(2005) 47 endgültig

07/2005 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über die Rechte von Flugreisenden eingeschränkter Mobilität

(Text von Bedeutung für den EWR)

(von der Kommission vorgelegt)

BEGRÜNDUNG

1. EINLEITUNG

1. Der Luftverkehrsbinnenmarkt hat den Europäern bedeutende Vorteile gebracht, darunter eine größere Auswahl an Zielen und Luftfahrtunternehmen und niedrigere Preise. Dadurch wurde der Luftverkehr den meisten Bürgern zugänglich, die für eine aktive Teilnahme am Wirtschafts- und Sozialleben oft nicht mehr ohne ihn auskommen. So ist der Luftverkehr etwa oft unumgänglich für die Arbeit, den Besuch bei Familien und Freunden sowie für die Freizeit und Urlaubsreisen. Ist er nur schwer zugänglich, dann kann dies die Integration vieler Bürger zum Nachteil der Gesellschaft als Ganzes ernsthaft behindern. Daher sollten Personen eingeschränkter Mobilität – ob wegen einer Behinderung, ihres Alters oder aus anderen Gründen – vergleichbare Möglichkeiten für Flugreisen offen stehen. Flugreisende eingeschränkter Mobilität sollten sich darauf verlassen können, dass ihren Bedürfnissen in der ganzen Europäischen Gemeinschaft bei allen Fluggesellschaften und auf allen Flughäfen Rechnung getragen wird.

2. Daher bemüht sich die Kommission sehr um die Gewährleistung der Rechte von Personen eingeschränkter Mobilität. Bereits im Jahr 2000 schnitt sie die allgemeine Frage in einer Mitteilung über den Schutz der Fluggäste[1] an, 2001 kündigte sie in einem Weißbuch über die Verkehrspolitik bis 2010[2] ihre Absicht an, sich um die Rechte der Reisenden zu kümmern, und 2002 veröffentlichte sie ein Konsultationspapier über die Beförderungsverträge der Fluggesellschaften[3], in dem praktische Fragen erörtert wurden. Das Papier nannte ein Reihe möglicher Verbesserungen der Rechte von Flugreisenden und forderte die interessierten Kreise auf anzugeben, in welchen Bereichen die Europäische Union Maßnahmen treffen sollte. Nach gründlicher Analyse der zahlreichen Antworten und einer Anhörung der interessierten Kreise kam die Kommission zum Ergebnis, dass der Schutz von Personen eingeschränkter Mobilität absoluten Vorrang genießen sollte.

3. Nach Ansicht der Kommission sollte sich eine Politik zugunsten von Personen eingeschränkter Mobilität jedoch nicht auf den Luftverkehr beschränken. Sie hat Forschungsprogramme über die Anpassung verschiedener Verkehrsmittel an die Bedürfnisse solcher Personen unterstützt, bei denen es um Niederflurbusse und die Zugänglichkeit von Reisebussen und Fernverkehrsbussen sowie der Eisenbahn geht und die zu Rechtsvorschlägen geführt haben oder führen werden[4]. In Bezug auf den Schienenverkehr wurden weitere

---

1 Schutz der Fluggäste in der Europäischen Union - KOM(2000) 365, 21.6.2000.

2 Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft - KOM(2001) 370 vom 12.9.2001.

3 Beförderungsverträge der Fluggesellschaften. Konsultationspapier der Generaldirektion Energie und Verkehr vom 21.6.2002. Das Konsultationspapier, die Antworten und eine umfassende Zusammenfassung der Stellungnahmen sind im Internet zu finden unter: http://europa.eu.int/comm/transport/air/rights/consult_contract_en.htm.

4 Richtlinie 2001/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2001 über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen - ABl. L 42 vom 13.2.2002; Entscheidung 2002/735/EG der Kommission über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge“ des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems gemäß Artikel 6 Absatz 1 der Richtlinie 96/48/EG - ABl. L 275 vom 11.10.2002; Entscheidung 2002/732/EG der Kommission vom 30. Mai 2002 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Infrastruktur“ des transeuropäischen

Maßnahmen eingeleitet. Zum einen werden auf der Grundlage der Richtlinie über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems[5] technische Spezifikationen für die Interoperabilität einschließlich der Zugänglichkeit für Personen eingeschränkter Mobilität erarbeitet, die der Kommission ermöglichen sollen, im Jahr 2005 eine Entscheidung zu verabschieden. Zum zweiten nahm die Kommission, wie in ihrer Mitteilung über einen integrierten europäischen Eisenbahnraum[6] angekündigt, im März 2004 einen Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste (einschließlich solcher eingeschränkter Mobilität) im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr[7] an. Im Seeverkehr wurden durch die geänderte Richtlinie über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe[8] Anforderungen im Hinblick auf die Sicherheit von Personen eingeschränkter Mobilität eingeführt.

4. Diese Initiativen sind im Zusammenhang mit der Politik der Kommission zur Bekämpfung der Diskriminierung zu sehen. Gemäß Artikel 21 der Charta der Grundrechte sind Diskriminierungen, insbesondere wegen des Geschlechts, der Rasse, der Hautfarbe, der ethnischen oder sozialen Herkunft, der genetischen Merkmale, der Sprache, der Religion oder der Weltanschauung, der politischen oder sonstigen Anschauung, der Zugehörigkeit zu einer nationalen Minderheit, des Vermögens, der Geburt, einer Behinderung, des Alters oder der sexuellen Ausrichtung, verboten. Außerdem gibt Artikel 13 EG-Vertrag der Gemeinschaft das Recht, im Rahmen der auf sie übertragenen Zuständigkeiten Diskriminierungen aus Gründen des Geschlechts, der Rasse, der ethnischen Herkunft, der Religion oder der Weltanschauung, einer Behinderung, des Alters oder der sexuellen Ausrichtung zu bekämpfen. Am 27. November 2000 verabschiedete der Rat die Richtlinie 2000/78/EG[9] zur Festlegung eines allgemeinen Rahmens für die Verwirklichung der Gleichbehandlung in Beschäftigung und Beruf. Die Richtlinie verbietet jegliche - direkte oder indirekte - Diskriminierung aus Gründen der Religion oder der Weltanschauung, einer Behinderung, des Alters oder der sexuellen Ausrichtung.[10] Zum Thema Behinderung räumt die Richtlinie ein, dass es als Diskriminierung gelten kann, wenn der Arbeitgeber es unterlässt, angemessene Vorkehrungen am Arbeitsplatz zu treffen. Praktisch bedeutet eine solche Verpflichtung, dass der Arbeitgeber positive Schritte unternehmen muss, um sicherzustellen, dass Behinderte gerecht behandelt werden. Die Kommission hatte vorgeschlagen, 2003 zum Europäischen Jahr der Menschen mit Behinderungen zu machen, und der Rat war diesem Vorschlag gefolgt. Um Ergebnisse über das Jahr 2003 hinaus zu erzielen und zu einem nachhaltigen und durchführbaren Konzept in Fragen von Behinderungen zu gelangen, gab die Kommission im Oktober 2003 eine Mitteilung „Chancengleichheit für Menschen mit Behinderungen: Ein Europäischer Aktionsplan“ [KOM(2003) 650] heraus. Außerdem sieht sie es als notwendig an, negative

---

Hochgeschwindigkeitsbahnsystems gemäß Artikel 6 Absatz 1 der Richtlinie 96/48/EG - ABl. L 245 vom 12.9.2002.

5 Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems - ABl. L 110 vom 20.4.2001.

6 Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament: „Schaffung eines integrierten europäischen Eisenbahnraums“ - KOM(2002) 18 vom 23.1.2002.

7 Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr - KOM(2004) 143 vom 3.3.2004.

8 Richtlinie 2003/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. April 2003 zur Änderung der Richtlinie 98/18/EG des Rates über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe - ABl. L 123 vom 17.5.2003.

9 ABl. L 303 vom 2.12.2000, S. 16.

10 Die Diskriminierung aus Gründen des Geschlechts und der ethnischen Herkunft oder der Rasse wird in anderen Richtlinien behandelt.

Haltungen abzubauen, zur Schärfung des Bewusstseins beizutragen, den Erfahrungsaustausch zu fördern und die Zusammenarbeit zwischen allen Betroffenen zu stärken.

2. ERGEBNISSE DER KONSULTATION

5. Das Konsultationspapier der Kommission über die Beförderungsverträge der Fluggesellschaften fand starke Resonanz. Von verschiedenen Interessengruppen, darunter Fluggesellschaften und ihre Verbände, Verbraucherverbände, Ministerien und Regierungsstellen, gingen nicht weniger als 47 Beiträge ein. Bei der Konsultation ergab sich breite Übereinstimmung, dass das Gemeinschaftsrecht die Rechte von Personen eingeschränkter Mobilität schützen sollte. Man war sich allgemein einig, dass eine ungerechtfertigte Verweigerung der Beförderung aufgrund eingeschränkter Mobilität verboten werden muss, um eine ungerechte Behandlung zu verhindern. Andererseits wurde allgemein zugestimmt, dass es Luftfahrtunternehmen gestattet sein sollte, die Beförderung aus Sicherheitsgründen zu verweigern, wenn dies begründet ist und gesetzlich vorgeschrieben, um Missbräuche zu verhindern. Auch herrschte Übereinstimmung, dass Fluggäste eingeschränkter Mobilität nicht extra für die erforderliche Hilfe bei der Beförderung zur Kasse gebeten, sondern dass die Kosten über alle Fluggäste verteilt werden sollten.

6. Bei so viel Gleichklang herrschte absolute Uneinigkeit darüber, ob Flughäfen oder Fluggesellschaften die Hilfe auf Flughäfen leisten sollten. Fluggesellschaften waren tendenziell der Auffassung, die Flughäfen sollten vor und nach dem Flug Hilfe leisten, da dies in ihre Zuständigkeit fiele. Diese Hilfe sollte auf jedem Flughafen zentral organisiert werden; ihre Kosten sollten von den Fluggesellschaften anteilig nach der Zahl der Fluggäste getragen werden, die sie nach und von dem Flughafen befördern. Die Flughäfen argumentierten, die Fluggesellschaften sollten die Verantwortung übernehmen, da sie mit den Fluggästen in Verbindung stünden und über Informationen über Fluggäste eingeschränkter Mobilität und ihre Bedürfnisse verfügten.

7. Die Diskussion darüber dauert schon ziemlich lange, hat aber noch zu keinem Ergebnis geführt. Trotz der freiwilligen Verpflichtungen[11] von Fluggesellschaften und Flughäfen in Bezug auf die Behandlung von Personen eingeschränkter Mobilität bleibt die Frage ungelöst, wer für die Hilfe auf Flughäfen zuständig sein sollte. Angesichts der Bedeutung der Mobilität für die soziale Integration kann diese Frage nicht offen gelassen werden. Sie lässt sich nur gesetzlich regeln; daher hat die Kommission beschlossen, diesen Verordnungsvorschlag vorzulegen. Dadurch sollen zwei Hauptziele erreicht werden: zum ersten die Verhinderung einer ungerechten Behandlung, also die Verweigerung der Beförderung wegen eingeschränkter Mobilität und zum zweiten die unentgeltliche Gewährleistung der Hilfe, die Fluggäste eingeschränkter Mobilität benötigen, um den Luftverkehr wirklich nutzen zu können.

8. Die Kommission erkennt die ernsthaften Bemühungen der meisten Fluggesellschaften und Flughäfen an, den Bedürfnissen von Personen eingeschränkter Mobilität entgegenzukommen. Der Luftverkehr ist in dieser Hinsicht sogar weiter als die meisten anderen Verkehrsträger. Auch erkennt die Kommission die langjährigen wertvollen Bemühungen der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz an, die Beförderung von Personen eingeschränkter Mobilität zu

---

[11] „*Airline Passenger Service Commitment and Airport Voluntary Commitment on Passenger Service*“, Vorlage der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz (ECAC)/Dialog mit der Europäischen Union, Lissabon, 10. Mai 2001.

erleichtern[12]. Sie liegt jedoch Wert darauf sicherzustellen, dass vorbildliche Verfahren auf allen Flughäfen der Gemeinschaft und bei allen dort startenden Flügen Nachfolge finden und dass dies fortgeführt wird, auch wenn die Zahl der Fluggäste eingeschränkter Mobilität aufgrund der Vergreisung der Bevölkerung zunimmt und der Druck auf Fluggesellschaften, aus Wettbewerbsgründen ihre Kosten zu senken, anhält.

3. EINZELHEITEN DER VERORDNUNG

Gleichbehandlungsklausel

9. Außer wenn sie Fluggästen eingeschränkter Mobilität die vollen Kosten der Hilfe anrechnen würde - was völlig unannehmbar wäre - könnte sich eine Fluggesellschaft versucht sehen, ihnen die Beförderung zu verweigern, um Kosten zu sparen. Auch könnte sie sich Sorgen über mögliche Sicherheitsrisiken oder ungerechtfertigte Reaktionen anderer Fluggäste machen. Zwar will die Kommission nicht andeuten, dass solche Praktiken weit verbreitet wären, doch ist sie der Ansicht, den Fluggästen müsse garantiert werden, dass ihnen die Beförderung nicht wegen eingeschränkter Mobilität verweigert wird. Eine Fluggesellschaft oder ein Reiseunternehmen könnte entweder Buchungen von Personen eingeschränkter Mobilität ablehnen oder sie auf dem Flughafen nicht an Bord nehmen. Daher schlägt die Kommission vor, dass es bei Flügen, die von Flughäfen auf dem Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats starten, für den der Vertrag gilt, verboten wird, Buchungen oder den Einstieg von Fluggästen wegen eingeschränkter Mobilität zu verweigern. Das Verbot der Verweigerung einer Buchung oder des Einstiegs wird auch für Fluggäste gelten, die von einem Flughafen in einem Drittland nach einem Flughafen auf dem Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats fliegen, für den der Vertrag gilt, wenn der Flughäfen Teil einer Reise ist, die in der Gemeinschaft begann und es sich beim ausführenden Luftfahrtunternehmen um ein Unternehmen der Gemeinschaft handelt.

10. Diese Garantie kann jedoch nicht absolut sein. Die Beförderung von Personen mit sehr stark eingeschränkter Mobilität oder von zahlreichen Fluggästen eingeschränkter Mobilität auf dem gleichen Flug könnte ordnungsgemäßen Sicherheitsanforderungen widersprechen. So könnte sie etwa die Evakuierung eines Flugzeugs in einem Notfall unannehmbar langsam und schwierig machen. Daher sollte es die vorgeschlagene Verordnung Fluggesellschaften und Luftfahrtunternehmen gestatten, die Beförderung zu verweigern, um vorgeschriebene Sicherheitsregeln einzuhalten. Um Missbrauch vorzubeugen, sollten sie jedoch verpflichtet sein, Fluggäste, denen die Beförderung verweigert wurde, schriftlich über die Gründe dieser Verweigerung zu informieren und die Sicherheitsvorschriften zu veröffentlichen, die sie auf die Beförderung von Personen eingeschränkter Mobilität anwenden.

Hilfe auf Flughäfen: einige Unterscheidungen

11. Um fliegen zu können, brauchen Personen eingeschränkter Mobilität eventuell Hilfe wegen ihrer besonderen Bedürfnisse; etwa, um von ihrem Ankunftsort am Flughafen zu ihrem Flugzeug beziehungsweise bei der Ankunft vom Flugzeug zum Ort des Verlassens des Flughafens zu gelangen. Als solche Hilfe gilt manchmal die Bereitstellung eines Rollstuhls mit einer Hilfsperson am Abfertigungsschalter, doch diese Vereinfachung berücksichtigt nicht die unterschiedlichen Bedürfnisse.

---

[12] Europäische Zivilluftfahrtkonferenz: Dokument 30, Teil 1: *Facilitation, with annexed Code of good conduct in ground-handling for persons with reduced mobility*.

12. Erstens setzt sie jemanden mit eingeschränkter Mobilität einer behinderten Person gleich, die nicht gehen kann und daher einen Rollstuhl braucht. Dies gilt zwar für manche Menschen, andere haben jedoch Behinderungen, die ihre Gehfähigkeit nicht einschränken, etwa Blinde oder Taube. Sie müssen vielleicht eher geführt werden, sodass sie ihren Weg finden können, oder sie brauchen grundlegende Informationen – etwa über den Abfertigungsschalter, das Abflug-Gate und die Einstiegszeit – in zugänglicher Form. Andererseits brauchen manche Fluggäste, die nicht zwangsläufig behindert sind, Hilfe bei ihren Bewegungen auf einem Flughafen. So brauchen viele alte Menschen im täglichen Leben keine Hilfe, können aber keine großen Abstände auf Flughäfen zurücklegen. Die wachsende Größe und Komplexität moderner Flughäfen führt dazu, dass sonst selbstständige Personen Hilfe anfordern. Die Europäische Zivilluftfahrtkonferenz hat eine Definition verarbeitet, die diese Unterschiede in Bezug auf die Unterstützung ausdrückt; die Kommission übernimmt diese Definition in ihrem Vorschlag.

13. Zweitens beginnt die Hilfe nicht zwangsläufig beim Abflug am Abfertigungsschalter oder endet bei der Ankunft in der Gepäckhalle. Einige Fluggäste eingeschränkter Mobilität können auf Parkplätzen, an Bushaltestellen oder Bahnhöfen ankommen und dann Hilfe benötigen, um den Abfertigungsschalter zu erreichen. Auch können sie weitere Hilfe brauchen, um von der Gepäckhalle, wo sie oft sich selbst überlassen bleiben, zu dem Ort zu gelangen, von dem aus sie den Flughafen verlassen. Umsteigende Fluggäste brauchen vielleicht Hilfe, um von einem Abflug-Gate zu einem anderen und möglicherweise von einem Flughafenabfertigungsgebäude zu einem anderen zu gelangen. Außerdem brauchen Personen eingeschränkter Mobilität möglicherweise weitere Hilfe unterwegs, z. B. am Abfertigungsschalter, bei der Sicherheits- und Ausweiskontrolle, an den Gepäckbändern und bei der Zollabfertigung. Dies bedeutet nicht, dass alle Fahrgäste eingeschränkter Mobilität solche erweiterten Dienstleistungen wollten, sondern nur, dass sie im Bedarfsfall verfügbar sein sollten. Auch bedeutet dies nicht zwangsläufig, dass die Hilfe überall auf dem Flughafen angeboten werden muss, sondern nur zu und zwischen ausgewiesenen Orten, an denen Fluggäste eingeschränkter Mobilität sie leicht anfordern können.

14. Um Personen eingeschränkter Mobilität echt die Möglichkeit zu Flugreisen zu geben, muss der Begriff Hilfe weit ausgelegt werden. Damit alle Möglichkeiten stets verfügbar sind, sollte die vorgeschlagene Verordnung eine Standardliste von Dienstleistungen festlegen, die auf Flughäfen in der Gemeinschaft angeboten werden müssen. Im Interesse der Gleichbehandlung und der sozialen Integration sollten Personen eingeschränkter Mobilität für diese Hilfe nicht zur Kasse gebeten werden; stattdessen sollten die Kosten von allen Fluggästen getragen werden. Wie oben erwähnt, zeigte die Konsultation, dass die Interessengruppen diesen Grundsatz unterstützen, doch dass sich Fluggesellschaften und Flughäfen nicht einig sind, wer für die Organisation und Finanzierung dieser Hilfe zuständig ist. Dies lässt sich nur durch eine Rechtsvorschrift der Gemeinschaft lösen.

Hilfe auf Flughäfen: die Optionen

15. Würde es Fluggästen eingeschränkter Mobilität, die von Flughäfen in Mitgliedstaaten abfliegen oder dort ankommen, mehr nutzen, wenn die Flughäfen für die Hilfe zuständig gemacht würden oder wenn diese Aufgabe den Fluggesellschaften zugewiesen würde? Um uneingeschränkt mit dem Flugzeug reisen zu können, müssen Personen eingeschränkter Mobilität darauf vertrauen können, dass sie die benötigte Hilfe unabhängig vom Flughafen oder der in Anspruch genommenen Fluggesellschaft erhalten. Ein solches Vertrauen lässt sich nur durch Garantien schaffen, dass sie auf allen Flughäfen in Mitgliedstaaten kostenlose Hilfe hoher Qualität erhalten. Fluggäste eingeschränkter Mobilität müssen auch sicher sein können,

dass sie unabhängig von der gewählten Fluggesellschaft die gleiche Hilfe und hochwertige Behandlung erhalten.

16. Ein konkretes Ziel sollte es sein sicherzustellen, dass auf allen Flughäfen erweiterte und nahtlose Hilfeleistungen zur Verfügung stehen. Dies bedeutet, dass Dienstunterbrechungen und Übergänge von einem Dienstleister zu einem anderen so weit wie möglich vermieden werden sollten, da sie oft Verzögerungen verursachen und die Fluggäste zwingen, auf neues Hilfspersonal zu warten. Die Bereitstellung eines nahtlosen Dienstes zu angemessenen Kosten würde stark erleichtert, wenn auf jedem Flughafen nur eine Stelle zuständig wäre. Dies würde auch die Nutzung von Größenvorteilen ermöglichen, etwa bei der Bereitstellung und dem Betrieb von Fahrzeugen und Hebeeinrichtungen.

17. Die Flughafenverwaltung besitzt umfangreiche Zuständigkeiten auf dem ganzen Flughafen und wäre gut in der Lage, einen umfassenden und nahtlosen Dienst anzubieten. Daher schlägt die Kommission vor, dass diese Verwaltung für die Organisation und Finanzierung der Hilfe zuständig gemacht wird, die Personen eingeschränkter Mobilität für Flugreisen brauchen. Sie könnte dann die Hilfe selbst anbieten oder Verträge mit Dienstleistern schließen. Was die andere Option betrifft, so wäre es unrealistisch zu erwarten, dass eine Fluggesellschaft auf einem ganzen Flughafen ihren eigenen Fluggästen und denen, die dort zwischen zwei Fluggesellschaften umsteigen, in den von ihr benutzten und in anderen Abfertigungsgebäuden Hilfe leistet.

18. Als zweites Ziel sollte vermieden werden, dass Fluggesellschaften Anreize erhalten, die Zahl der von ihnen beförderten Personen eingeschränkter Mobilität zu verringern. Wäre eine Fluggesellschaft für die Hilfe auf jedem Flughafen zuständig, den sie bedient, und müsste so Kosten tragen, die in etwa mit der Zahl der beförderten Fluggäste eingeschränkter Mobilität steigen, könnten einige Gesellschaften versucht sein, so wenige solcher Fluggäste wie möglich zu befördern. Zwar könnten sie nicht direkt die Beförderung verweigern, ohne die Gleichbehandlungsklausel zu verletzen, doch könnten sie Personen eingeschränkter Mobilität abschrecken, indem sie einen schlechten Dienst anbieten oder die Sicherheitsvorschriften missbrauchen. Wenn sie einen solchen Ruf erwürben, würden Personen eingeschränkter Mobilität bald beginnen, sie zu vermeiden. Die meisten Luftverkehrsgesellschaften würden solche Praktiken von sich weisen, wenn aber wenige sie anwenden und dadurch deutliche Kostenersparnisse erzielen sollten, kämen die anderen unter starken Druck, ihnen nachzufolgen. Im Ergebnis stünden weniger Möglichkeiten für Flugreisen zur Verfügung.

19. Dies ließe sich vermeiden, wenn die Fluggesellschaften eine Umlage zahlen müssten, die im Verhältnis zur Zahl der Fluggäste steht, die sie nach oder von dem Flughafen befördern, sodass die Kosten unabhängig von der Zahl der beförderten Personen eingeschränkter Mobilität wären. Ein solches Konzept würde die Anreize für Fluggesellschaften, die Beförderungszahlen zu minimieren, stark verringern (aber nicht ganz ausschließen, da die Fluggesellschaften Hilfe an Bord des Flugzeugs anbieten müssten). Möglich wäre ein zentralisiertes System auf jedem Flughafen, dessen Organisator von allen Fluggesellschaften, die den Flughafen nutzen, eine Umlage proportional zur Zahl der nach und von ihm beförderten Fluggäste erhebt. Wiederum ist das Leitungsorgan eines Flughafens gut in der Lage, eine solche Umlage zu erheben, die kostenbezogen und transparent sein und nach Konsultierung der Luftfahrtunternehmen eingeführt werden sollte. Alle Fluggesellschaften aus der Gemeinschaft oder einem Drittstaat, die einen Flughafen benutzen, müssen diese Umlage entrichten.

20. Die Verordnung würde dann jedes Leitungsorgan eines Flughafens verpflichten, spezielle Dienste für Fluggäste eingeschränkter Mobilität anzubieten (siehe Anhang I des Vorschlags), um bestimmte soziale Ziele zu erreichen. Sie würde nicht ein Modell für alle Umstände vorschreiben, sondern vielmehr eine große Flexibilität gestatten. So würden Qualitätsnormen nicht zentral auferlegt, sondern jedes Leitungsorgan würde sie zusammen mit den dafür erforderlichen Ressourcen selbst festlegen, nachdem es die den Flughafen benutzenden Luftfahrtunternehmen und Vertreterverbände von Fluggästen eingeschränkter Mobilität angehört hat. So könnten die Normen und Anforderungen der Größe und Form der einzelnen Flughäfen und den Typen der eingesetzten Flugzeuge angepasst werden.

21. Auch würde es die vorgeschlagene Verordnung jedem Leitungsorgan überlassen, ob es selbst die Hilfe leisten oder auf Dienstleister einschließlich Fluggesellschaften zurückgreifen will, solange es sich an das gemeinschaftliche Vergaberecht hält[13]. Bei der Weitervergabe der Hilfe nach außen könnte das Leitungsorgan frei wählen, ob es einen Auftrag vergibt oder den Auftrag nach Abfertigungsgebäude, Fluggesellschaften oder wie auch immer aufteilt. Anzumerken ist, dass Dienstleistungen gegenüber den Leitungsorganen von Flughäfen nicht unter die Richtlinie über Bodenabfertigungsdienste fallen[14]. Diese Richtlinie gilt für Dienste gegenüber Flughafenbenutzern (im wesentlichen Luftfahrtunternehmen) mit dem Ziel der Schaffung eines freien Zugangs zu diesem Markt innerhalb bestimmter Grenzen. Die beiden Rechtsvorschriften würden sich nicht überlappen oder Unstimmigkeiten entstehen lassen.

Hilfe an Bord eines Flugzeugs

22. Einige Dienste für Fluggäste eingeschränkter Mobilität werden an Bord eines Flugzeugs geleistet und fallen so natürlicherweise unter die Verantwortung der Luftfahrtunternehmen. Beispiele sind die Beförderung von Rollstühlen und anderen Mobilitätshilfen sowie von Blindenhunden, die die meisten Fluggesellschaften in der Kabine zulassen (siehe Anhang II der vorgeschlagenen Verordnung). Die Kommission schlägt vor, dass Fluggesellschaften diese Dienste bei Flügen ab einem Flughafen in einem Mitgliedstaat unentgeltlich anbieten müssen.

Anmeldung des Betreuungsbedarfs

23. Bei der Organisation der Hilfe, der raschen Dienstleistung und der besten Nutzung ihrer Ressourcen würde es den Flughäfen und Fluggesellschaften helfen, wenn sie die besonderen Bedürfnisse von Fluggästen eingeschränkter Mobilität vor der Reise kennen würden. Derzeit erhalten sie häufig keine vorherige Meldung und müssen sich so gut wie möglich behelfen. Es ginge zu weit, eine vorherige Anmeldung zur Bedingung einer Hilfe zu machen, da die meisten Flughäfen und Fluggesellschaften nun auch so einen zufrieden stellenden Dienst anbieten. Vielmehr sollte das Gemeinschaftsrecht die Fluggäste zu einer vorherigen Meldung ermuntern, ohne eine entsprechende Verpflichtung zu schaffen. Die Kommission schlägt ein ausgewogenes Verfahren vor. Wenn Fluggäste eingeschränkter Mobilität vorher ihre Bedürfnisse melden, so wären die Flughäfen verpflichtet, ihnen so zu helfen, dass sie ihre Flüge erreichen. Oder vorherige Meldung müssten sie sich nur bestmöglich bemühen sicherzustellen, dass die Fluggäste ihre Flüge erreichen. Dies würde zur vorherigen Meldung

---

[13] Richtlinie 93/38/EWG des Rates vom 14. Juni 1993 zur Koordinierung der Auftragsvergabe durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie im Telekommunikationssektor - ABl. L 199 vom 9.8.1993.

[14] Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15. Oktober 1996 über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft - ABl. L 272 vom 25.10.1996.

ermuntern, ohne eine Verpflichtung zu schaffen, die einen Rückschritt gegenüber der derzeitigen Praxis bedeutete.

Vollstreckung

24. Fluggäste eingeschränkter Mobilität sind in einer schwachen Position, wenn Fluggesellschaften oder Flughäfen ihren Verpflichtungen nicht nachkommen. Eine strenge Durchsetzung der vorgeschlagenen Verordnung wird daher notwendig sein. Daher enthält der Vorschlag der Kommission einen Artikel, der die Mitgliedstaaten verpflichtet, Sanktionen für Verstöße gegen die Verordnung festzulegen und Stellen zu benennen, die für die Durchsetzung der Verordnung und die Behandlung von Beschwerden von Fluggästen zuständig sind. Diese Bestimmungen ähneln im Übrigen stark denen in der Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen[15].

4. SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄSSIGKEIT

25. Die Gemeinschaft hat einen Binnenmarkt für den Luftverkehr geschaffen, in dem Luftfahrtunternehmen nach einheitlichen Vorschriften ihre Dienste anbieten. Diese Vorschriften gelten nicht nur für den Marktzugang, sondern auch für den Schutz der Fluggäste. Wie andere Fluggäste, so reisen auch zahlreiche Personen eingeschränkter Mobilität zwischen den Mitgliedstaaten und würden stark von einem auf hoher Ebene harmonisierten Schutz profitieren. Ohne eine Harmonisierung hätten sie im besten Falle unterschiedliche Rechte und genössen im schlechtesten Falle keinerlei Rechtsschutz. Außerdem wäre es für sie schwierig, ihre Rechte überall dort zu kennen, wo sie in Europa reisen, und so auf ihre Einhaltung zu dringen. Fluggesellschaften müssten ohne Harmonisierung nach unterschiedlichen Vorschriften arbeiten und sähen sich so höheren Kosten und komplizierten Verfahren gegenüber. So würden einzelstaatliche Vorschriften, selbst wenn sie alle einen hohen Grad an Schutz gewährleisteten, nicht zur Erreichung wesentlicher Gemeinschaftsziele beitragen und könnten diese sogar behindern.

26. Die Gemeinschaft weiß seit langem um die Notwendigkeit einheitlicher Vorschriften für den Schutz von Fluggästen. Sie hat Rechtsvorschriften verabschiedet über Ausgleichsleistungen bei Nichtbeförderung[16], über die Haftung von Luftfahrtunternehmen[17] und erst kürzlich über Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen[18]. Außerdem hat die Gemeinschaft eine Rechtsvorschrift über Pauschalreisen verabschiedet, die häufig eine

---

15 Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91 - ABl. L 46 vom 17.2.2004.

16 Verordnung (EWG) Nr. 295/91 des Rates vom 4. Februar 1991 über eine gemeinsame Regelung für ein System von Ausgleichsleistungen bei Nichtbeförderung im Linienflugverkehr - ABl. L 36 vom 8.2.1991.

17 Verordnung (EG) Nr. 889/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Mai 2002 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 des Rates über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen - ABl. L 140 vom 30.5.2002.

18 Verordnung (EG) Nr. 261/2004.

Beförderung auf dem Luftweg umfassen[19]. Die vorgeschlagene Verordnung wäre daher die letzte in einer langen Reihe. Die Gemeinschaft kann einzig durch die Verabschiedung von Rechtsvorschriften Fluggästen Rechte geben.

27. Fluggäste, Flughäfen und Fluggesellschaften wären allesamt Nutznießer genauer und vollständiger Vorschriften. Da der Luftverkehr stark internationalisiert ist, können unterschiedliche nationale Vorschriften zu ernsten Schwierigkeiten führen. Außerdem müssen Entscheidungen in Bezug auf die Rechte von Fluggästen oft unmittelbar getroffen werden, wodurch genaue gemeinschaftsweite Vorschriften noch wichtiger werden. Aus diesem Grund ist eine Verordnung gegenüber einer Richtlinie das geeignetere Instrument. Dies wurde bereits bei anderen Maßnahmen zum Schutz von Fluggastrechten festgestellt.

28. Die Kommission hat ihren Vorschlag auf Bereiche beschränkt, in denen genaue Gemeinschaftsregeln notwendig sind und von den interessierten Kreisen gewünscht wurden. In der Verordnung wäre aufgeführt, welche Hilfe auf Flughäfen und an Bord von Flugzeugen zu leisten ist, doch würde die Hilfe nicht im Einzelnen definiert und auch nicht angegeben, wie sie zu leisten ist. Auch würden andere Themen wie Einrichtungen an Bord des Flugzeugs nicht behandelt. Zwar sieht die Kommission ein, dass eine stärker ins Einzelne gehende Harmonisierung sowohl Fluggästen eingeschränkter Mobilität als auch Luftfahrtunternehmen nutzen würde, doch ist sie der Ansicht, dass dies über international anerkannte Empfehlungen geschehen könnte, wodurch die Flexibilität gewahrt und eine Anpassung an besondere Umstände möglich bliebe.

29. Daher hat die Kommission die Arbeiten der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz über die Erleichterung der Beförderung von Personen eingeschränkter Mobilität unterstützt. Deren Empfehlungen bilden einen umfassenden Leitfaden über die Hilfe für Personen eingeschränkter Mobilität. Sie behandeln folgende Themen: Informationen für diese Personen sowie für das Personal von Fluggesellschaften und Flughäfen, Kommunikationsmöglichkeiten, Schulung des Personals, Zugänglichkeit von Flughäfen, Regelungen für das Ein- und Aussteigen, Hilfe an Bord, Ausrüstung im Flugzeug, Gruppenreisen. Der von dieser Konferenz kürzlich verabschiedete Verhaltenskodex für die Bodenabfertigung für Personen eingeschränkter Mobilität legt weitere Grundsätze und Normen fest.

30. Der Vorschlag der Kommission vermeidet solche Themen, die besser Empfehlungen überlassen werden, und beschränkt sich auf Bereiche, in denen die Notwendigkeit gemeinschaftlicher Maßnahmen eindeutig und weithin akzeptiert ist. Daher steht er im richtigen Verhältnis zum angestrebten Ziel und ist den Umständen angemessen, unter denen er angewandt wird.

5. BEWERTUNG DER SOZIALEN UND WIRTSCHAFTLICHEN AUSWIRKUNGEN

Soziale Auswirkungen

31. Zu Personen eingeschränkter Mobilität gehören nicht nur Behinderte, deren Zahl in der Gemeinschaft auf 45 Millionen oder 10 % der Bevölkerung geschätzt wird, sondern auch

[19] Richtlinie 90/314/EWG des Rates vom 13. Juni 1990 über Pauschalreisen - ABl. L 158 vom 23.6.1990.

andere, die den Luftverkehr nicht ohne Hilfe nutzen können. Dabei handelt es sich oft um ältere Menschen, die keine langen Abstände auf großen, modernen Flughäfen zurücklegen können, obwohl sie für das Alltagsleben mobil genug sind. Man schätzt, dass von allen Fluggästen, die auf Flughäfen in den Mitgliedstaaten ein- oder aussteigen, auf Linienflügen[20] rund 1 % und auf Charterflügen[21] 1,6 % geholfen wird, insgesamt rund 7 Millionen Fälle von Hilfeleistung pro Jahr. Langfristig wird die Vergreisung der Bevölkerung zur Zunahme der Zahl Behinderter - unter älteren Menschen liegt der Prozentsatz der Behinderten wesentlich höher als unter der Gesamtbevölkerung - wie auch der Zahl von Personen führen, die nicht mobil genug sind, um ohne Hilfe mit dem Flugzeug reisen zu können.

32. Der Vorschlag sollte große Fortschritte bei der Erreichung eines wichtigen sozialen Zieles bringen, dass nämlich Personen eingeschränkter Mobilität trotz ihrer steigenden Zahl und dem auf Fluggesellschaften lastenden Wettbewerbsdruck vergleichbare Möglichkeiten für Flugreisen erhalten. Ohne solche Möglichkeiten entgingen ihnen nicht nur die unmittelbaren Vorteile von Flugreisen, sondern mittelbar würde auch ihre stärkere Einbeziehung in das Wirtschafts- und Sozialleben der Gemeinschaft leiden. Sie könnten etwa nicht wie andere Bürger Dienstreisen unternehmen, Familie und Freunde besuchen und in Urlaub reisen. Daher sollten sie auf Flughäfen und an Bord von Flugzeugen unentgeltliche Hilfe erhalten, die ihren Sonderbedürfnissen entspricht.

33. Die Verordnung würde nicht nur Hilfe vom Abfertigungsschalter bis zum Flugzeug und vom Flugzeug bis zur Gepäckhalle garantieren, wie es derzeit üblich ist, sondern von einem ausgewiesenen Ankunftsort am Flughafen bis zum Flugzeug und vom Flugzeug bis zu einem ausgewiesenen Abreiseort vom Flughafen. Würde man einer Stelle auf jedem Flughafen die Verantwortung zuweisen, so würde dies die Voraussetzungen für einen nahtlosen Dienst ohne Unterbrechungen und Verzögerungen schaffen, selbst wenn ein Fluggast die Fluglinie wechselt und von einem Abfertigungsgebäude zu einem anderen weitergeleitet wird.

34. Das Leitungsorgan trägt weit gehende Verantwortung für Dienstleistungen auf dem ganzen Flughafen und ist daher in einer besseren Lage zur Ausfüllung dieser Rolle als einzelne Fluggesellschaften. Der Vorschlag der Kommission trägt dieser Tatsache Rechnung. Trotz langer Diskussionen konnten sich Fluggesellschaften und Flughäfen nicht einigen, wer verantwortlich sein sollte, und werden dies wohl auch künftig nicht tun. Daher würden Fluggäste eingeschränkter Mobilität bei Beibehaltung des Status Quo weder einen vollständigen noch einen nahtlosen Dienst erhalten.

Wirtschaftliche Auswirkungen

35. Fluggästen eingeschränkter Mobilität sollte auf allen Flughäfen unentgeltlich hochwertige Hilfe garantiert werden. Auch sollten sie darauf vertrauen können, dass dies trotz der zunehmenden Kosten und des wettbewerbsbedingten Kostensenkungsdrucks auf Fluggesellschaften in Zukunft so bleibt. Die Kosten für die Unterstützung eines Fluggastes im Rollstuhl auf dem Flughafen wurden auf 24 €[22] bzw. 30 €[23] beim Abflug wie bei der Ankunft geschätzt. Die Kosten wären also nur bescheiden, wenn die Gesamtkosten für Personen eingeschränkter Mobilität auf alle Fluggäste in Europa (rund 590 Millionen Fluggäste im

---

20 Quelle: Verband der europäischen Fluggesellschaften, der Linienfluggesellschaften mit Ausnahme von regionalen Fluggesellschaften vertritt.

21 Quelle: *International air carrier association* als Vertreter der Charterfluggesellschaften.

22 Quelle: *International Air Carrier Association*.

23 Quelle: Verband der europäischen Fluggesellschaften.

Jahre 2003) aufgeteilt würden. Derzeit bieten Fluggesellschaften dies normalerweise unentgeltlich an, sodass die Verordnung der Branche nicht einen völlig neuen Kostenfaktor auferlegen würde. Dabei anzumerken ist, dass einerseits nicht alle Fluggäste eingeschränkter Mobilität all diese Hilfe benötigen und dass andererseits die Verordnung die Erweiterung des angebotenen Dienstespektrums erfordern würde.

36. Derzeit zehrt die Hilfe für Personen eingeschränkter Mobilität am Gewinn der Fluggesellschaften, vor allem wenn sie mit preiswerteren Flugscheinen reisen. Mit dem wettbewerbsbedingten Kostensenkungsdruck und langfristig der zunehmenden Zahl von Personen eingeschränkter Mobilität aufgrund der Vergreisung der Bevölkerung ist zu bezweifeln, dass die Fluggesellschaften den derzeitigen Grad an Hilfe auf Flughäfen aufrechterhalten können. Die entscheidende Frage ist es daher, wie sich die Kosten auf die einzelnen Beteiligten aufteilen lassen, um die wirtschaftlichen Anreize zur Minimierung der Zahl von beförderten Personen eingeschränkter Mobilität möglichst gering zu halten.

37. Eine Beibehaltung des Status Quo würde nicht funktionieren. Danach würde jede Fluggesellschaften ihren eigenen Fluggästen - normalerweise kostenlos - in eingeschränktem Maß Hilfe leisten. Eine Fluggesellschaft hätte einen wirtschaftlichen Anreiz, die Zahl der beförderten Fluggäste eingeschränkter Mobilität zu minimieren und könnte dies oft tun, ohne das Verbot der Nichtbeförderung zu verletzen. Derzeit übernehmen fast alle Luftfahrtunternehmen die Verantwortung für die Beförderung und Hilfe von Personen eingeschränkter Mobilität und wenden dafür beträchtliche Mittel auf. Würde jedoch ein Unternehmen davon abgehen, so zwänge der Wettbewerbsdruck die anderen, ihm nachzufolgen oder sich die Hilfe bezahlen zu lassen. Beides wäre unannehmbar.

38. Die vorgeschlagene Lösung würde diese Probleme vermeiden, da die von jeder Fluggesellschaft erhobene Umlage nur von der Gesamtzahl an Fluggästen abhänge, die sie ab und nach einem Flughafen befördert. Die Umlage wäre unabhängig von der Zahl der beförderten Fluggäste eingeschränkter Mobilität, sodass die Fluggesellschaft wenig wirtschaftlichen Anreiz hätte, deren Zahl zu verringern. Der Vorschlag würde der Branche eine zusätzliche Kostenstelle auferlegen, nämlich die für die erweiterte Hilfe, wenn sie angefordert wird. Ihre wichtigste wirtschaftliche Auswirkung wäre die Änderung der Organisation und Finanzierung der Hilfe auf Flughäfen. Die Verantwortung würde von Luftfahrtunternehmen auf die Leitungsorgane der Flughäfen übertragen. Die Leitungsorgane würden diese Kosten jedoch nicht selbst tragen, sondern sie auf die Fluggesellschaften umlegen, die ihre Flughäfen benutzen. Die Fluggesellschaften würden die Umlage an alle ihre Fluggäste weitergeben, sodass sie von einer großen Zahl von Bürgern gemeinsam getragen würde. Eine Person eingeschränkter Mobilität würde - von der Buchung eines Flugscheins bis zur Ankunft am Zielort - nicht als zusätzlicher Kostenfaktor angesehen, sondern als Fluggast begrüßt.

6. ANMERKUNGEN ZU DEN ARTIKELN

Artikel 1 nennt den grundlegenden Zweck und Geltungsbereich der Verordnung.

Artikel 2 definiert Begriffe, die in der Verordnung verwandt werden.

Artikel 3 verbietet es Luftfahrtunternehmen oder Reiseunternehmen, Personen eingeschränkter Mobilität wegen ihrer eingeschränkten Mobilität eine Beförderung zu

verweigern. Dies gilt unbeschadet bestimmter Ausnahmen und Abweichungen, insbesondere im Falle gesetzlich festgelegter Sicherheitsgründe, wie in Artikel 4 vorgesehen.

Artikel 5 gibt Personen eingeschränkter Mobilität das Recht auf ein (im Anhang I aufgeführtes) Paket von Hilfeleistungen auf Flughäfen beim Abflug, bei der Ankunft und im Transit; auch enthält er Bestimmungen über die vorherige Meldung des Bedarfs an einer solchen Hilfe.

Artikel 6 macht die Leitungsorgane von Flughäfen verantwortlich für die unentgeltliche Leistung der in Artikel 5 genannten Hilfe gegenüber Personen eingeschränkter Mobilität und gestattet ihnen, zur Finanzierung dieser Hilfe von den Luftfahrtunternehmen eine Umlage zu erheben.

Artikel 7 verpflichtet das Leitungsorgan eines Flughafens, nach entsprechender Konsultation Qualitätsstandards für die Hilfe festzulegen.

Artikel 8 verpflichtet Luftfahrtunternehmen zur unentgeltlichen Hilfeleistung an Bord von Flugzeugen (wie in Anhang II festgelegt) gegenüber Personen eingeschränkter Mobilität.

Artikel 9 verpflichtet Luftfahrtunternehmen und Reiseunternehmen, bestimmte Vorkehrungen in Bezug auf die vorherige Meldung des Hilfsbedarfs zu treffen.

Artikel 10 verbietet die Einschränkung oder den Ausschluss von Verpflichtungen aufgrund dieser Verordnung.

Artikel 11 verpflichtet die Mitgliedstaaten, Stellen zu benennen, die für die Durchsetzung der Verordnung und die Behandlung von Beschwerden zuständig sind.

Artikel 12 verpflichtet die Mitgliedstaaten, Sanktionen für Verstöße festzulegen.

Artikel 13 verpflichtet die Kommission, über die Anwendung und die Ergebnisse der Verordnung Bericht zu erstatten.

Artikel 14 legt das Datum des Inkrafttretens der Verordnung fest.

07/2005 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über die Rechte von Flugreisenden eingeschränkter Mobilität

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 80 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission[24],

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses[25],

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen[26],

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag[27],

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Der Binnenmarkt für Luftverkehrsdienste sollte den Bürgern im Allgemeinen zugute kommen. Daher sollten Personen, die durch eine eingeschränkte Mobilität benachteiligt sind, unabhängig davon, ob die Ursache dafür Behinderung, Alter oder andere Faktoren sind, die gleichen Flugreisemöglichkeiten wie andere Bürger haben.

(2) Die Beförderung von Personen eingeschränkter Mobilität sollte darum akzeptiert werden und außer aus den gesetzlich festgelegten Sicherheitsgründen nicht wegen ihrer mangelnden Mobilität verweigert werden.

(3) Diese Verordnung sollte andere Fluggastrechte nicht beeinträchtigen, wie sie im Gemeinschaftsrecht verankert sind, insbesondere in der Richtlinie 90/314/EWG über Pauschalreisen[28] und in der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen[29].

---

24 ABl. C XX, XX, S. XX.
25 ABl. C XX, XX, S. XX.
26 ABl. C XX, XX, S. XX.
27 ABl. C XX, XX, S. XX.
28 ABl. L 158 vom 23.6.1990, S. 59.
29 ABl. L 46 vom 17.2.2004, S. 1.

(4) Damit Personen eingeschränkter Mobilität die gleichen Flugreisemöglichkeiten wie andere Bürger haben, sollte ihnen entsprechend ihren besonderen Bedürfnissen auf Flughäfen und an Bord von Luftfahrzeugen Hilfe gewährt werden; im Interesse der sozialen Integration sollten die Betroffenen diese Hilfe unentgeltlich erhalten.

(5) Die Hilfeleistungen auf den Flughäfen, die in dem unter den EG-Vertrag fallenden Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates liegen, sollten u. a. Personen eingeschränkter Mobilität in die Lage versetzen, von einem als solchen ausgewiesenen Ankunftsort auf dem Flughafen zu einem Luftfahrzeug und von dem Luftfahrzeug zu einem als solchen ausgewiesenen Abfahrtsort auf dem Flughafen zu gelangen, einschließlich an und von Bord zu gehen. Die Hilfe sollte so organisiert sein, dass Unterbrechungen und Verzögerungen vermieden werden, wobei in der ganzen Gemeinschaft unabhängig vom Flughafen und Luftfahrtunternehmen ein hoher, gleichwertiger Standard gewährleistet sein und die Mittel bestmöglich genutzt werden sollten.

(6) Um dies zu erreichen, sollte die Hilfe auf Flughäfen einer zentralen Einrichtung obliegen. Da die Leitungsorgane von Flughäfen bei allen Dienstleistungen auf den Flughäfen eine zentrale Rolle spielen, sollte ihnen diese Verantwortung übertragen werden.

(7) Die Hilfeleistung sollte so finanziert werden, dass die Last gleichmäßig auf alle Fluggäste, die einen Flughafen benutzen, verteilt und eine Abschreckung vor der Beförderung von Fluggästen eingeschränkter Mobilität vermieden wird. Das wirksamste Mittel dürfte eine Umlage sein, die von jedem Luftfahrtunternehmen, das einen Flughafen benutzt, im Verhältnis zu der Zahl der von ihm zu oder von dem Flughafen beförderten Fluggäste erhoben wird.

(8) Damit Personen eingeschränkter Mobilität tatsächlich Flugreisen unternehmen können, sollten von den Luftfahrtunternehmen bestimmte Hilfeleistungen an Bord der Luftfahrzeuge verlangt werden.

(9) Da die Ziele der zu treffenden Maßnahmen, nämlich ein hohes, gleiches Maß an Schutz und Hilfe in allen Mitgliedstaaten sowie einheitliche Betriebsbedingungen für die Unternehmen im Binnenmarkt, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden können und daher wegen des Umfangs oder der Wirkung der Maßnahme besser auf Gemeinschaftsebene zu erreichen sind, kann die Kommission im Einklang mit dem in Artikel 5 EG-Vertrag verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel festgelegten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

(10) Die Mitgliedstaaten sollten für Verstöße gegen diese Verordnung Sanktionen festlegen und die zu ihrer Anwendung erforderlichen Maßnahmen treffen. Die Sanktionen sollten wirksam, angemessen und abschreckend sein.

(11) Die Mitgliedstaaten sollten die Einhaltung dieser Verordnung überwachen und sicherstellen und für die Durchsetzung eine geeignete Einrichtung bestimmen. Diese Überwachung sollte das Recht von Personen eingeschränkter Mobilität, nach den im innerstattlichen Recht vorgesehenen Verfahren ein Gericht anzurufen, unberührt lassen.

(12) Diese Verordnung steht im Einklang mit den Grundrechten und Grundsätzen, die insbesondere mit der Charta der Grundrechte der Europäischen Union anerkannt wurden −

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Zweck und Geltungsbereich

1. Diese Verordnung enthält Vorschriften für den Schutz und die Hilfe für Flugreisende eingeschränkter Mobilität.

2. Diese Verordnung gilt für Personen eingeschränkter Mobilität, die mit einem Luftfahrzeug reisen und von einem Flughafen, der sich in dem unter den EG-Vertrag fallenden Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates befindet, abfliegen, auf einem solchen ankommen oder einen solchen im Transit benutzen.

3. Ungeachtet des Absatzes 2 gelten die Artikel 3, 4 und 8 auch für Fluggäste, die von einem Flughafen in einem Drittland zu einem Flughafen reisen, der sich in dem unter den EG-Vertrag fallenden Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates befindet, wenn der Flug Teil einer Reise ist, die in der Gemeinschaft begann und es sich bei dem ausführenden Luftfahrtunternehmen um ein Unternehmen der Gemeinschaft handelt.

4. Dieser Verordnung berührt nicht die Rechte der Fahrgäste, die in der Richtlinie 90/314/EWG des Rates über Pauschalreisen und der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen verankert sind.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten folgende Begriffsbestimmungen:

a) „Person eingeschränkter Mobilität“ ist eine Person, deren Mobilität bei der Benutzung von Beförderungsmitteln wegen einer körperlichen (sensorischen oder motorischen) Behinderung, einer geistigen Beeinträchtigung, ihres Alters, einer Krankheit oder wegen anderer Behinderungen eingeschränkt ist und deren Zustand besondere Unterstützung und eine Anpassung der für alle Fluggäste bereitgestellten Dienstleistungen an die Bedürfnisse dieser Person erfordert.

b) „Luftfahrtunternehmen“ ist ein Lufttransportunternehmen mit einer gültigen Betriebsgenehmigung.

c) „ausführendes Luftfahrtunternehmen“ ist ein Luftfahrtunternehmen, das im Rahmen eines Vertrags mit einem Fluggast oder m Namen einer anderen - juristischen oder natürlichen -

Person, die mit dem betreffenden Fluggast in einer Vertragsbeziehung steht, einen Flug durchführt oder durchzuführen beabsichtigt.

d) „Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft“ ist ein Luftfahrtunternehmen mit einer gültigen Betriebsgenehmigung, die von einem Mitgliedstaat gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen[30] erteilt wurde.

e) „Reiseunternehmen“ ist, mit Ausnahme von Luftfahrtunternehmen, ein Veranstalter oder Vermittler im Sinne von Artikel 2 Nummer 2 bzw. 3 der Richtlinie 90/314/EWG des Rates vom 13. Juni 1990 über Pauschalreisen.

f) „Leitungsorgan eines Flughafens“ ist die Stelle, die nach innerstaatlichem Recht vor allem die Aufgabe hat, die Flughafeneinrichtungen zu verwalten und zu betreiben und der die Koordinierung und Überwachung der Tätigkeiten der verschiedenen Unternehmen auf dem betreffenden Flughafen oder in dem betreffenden Flughafensystem obliegt.

g) „Flughafennutzer“ ist jede natürlich oder juristische Person, die Fluggäste auf dem Luftwege von oder zu dem betreffenden Flughafen befördert.

h) „Flughafennutzerausschuss“ ist ein Ausschuss von Vertretern der Flughafennutzer oder der sie vertretenden Verbände.

i) „Buchung“ ist die Tatsache, dass der Fluggast über einen Flugschein oder einen sonstigen Beleg verfügt, der zeigt, dass die Buchung von dem Luftfahrtunternehmen oder dem Reiseunternehmen akzeptiert und registriert wurde.

Artikel 3

Beförderungspflicht

1. Ein Luftfahrtunternehmen, sein Agent oder ein Reiseunternehmen darf eine Buchung für einen Flug ab einem unter diese Verordnung fallenden Flughafen nicht aus Gründen der eingeschränkten Mobilität des Fluggastes verweigern.

2. Ein Luftfahrtunternehmen, sein Agent oder ein Reiseunternehmen darf sich nicht weigern, eine Person eingeschränkter Mobilität, die von einem unter diese Verordnung fallenden Flughafen abfliegen will, an Bord zu nehmen, wenn

   a) diese Person über eine Buchung für den betreffenden Flug verfügt und sich selbst zu der von dem Luftfahrtunternehmen, dem Reiseunternehmen oder einem zugelassenen Reisevermittler im Voraus schriftlich (einschließlich auf elektronischem Wege) angegebenen Zeit oder,

   wenn keine Zeit angegeben wurde, spätestens sechzig Minuten vor der veröffentlichten Abflugzeit zur Abfertigung einfindet oder

[30] Abl. L 240 vom 24.8.1992.

b) diese Person von einem Luftfahrtunternehmen oder Reiseunternehmen von einem Flug, für den sie eine Buchung besaß, auf einen anderen Flug verlegt wurde, ungeachtet des Grundes hierfür.

Artikel 4

Abweichungen, besondere Bedingungen und Unterrichtung

1. Unbeschadet des Artikels 3 kann ein Luftfahrtunternehmen, sein Agent oder ein Reiseunternehmen sich weigern, die Buchung einer Person eingeschränkter Mobilität zu akzeptieren oder diese Person an Bord zu nehmen, oder verlangen, dass eine reisende Person eingeschränkter Mobilität von einer anderen Person begleitet wird, um geltenden, gesetzlich festgelegten Sicherheitsanforderungen nachzukommen oder wenn die Luftfahrzeuggröße oder das gerechtfertigte Fehlen von Kabinenbesatzungsmitgliedern die Beförderung von Personen eingeschränkter Mobilität einschließlich ihres An-Bord-Gehens und Von-Bord-Gehens nicht zulässt.

2. Nimmt ein Luftfahrtunternehmen, sein Agent oder ein Reiseunternehmen die in Absatz 1 vorgesehene Abweichungsregelung in Anspruch, so unterrichtet es bzw. er die betreffende Person eingeschränkter Mobilität innerhalb von fünf Arbeitstagen, nachdem die Buchung oder die Anbordnahme verweigert oder als Bedingung eine Begleitung verlangt wurde, schriftlich über seine Gründe hierfür.

3. Ein Luftfahrtunternehmen oder sein Agent gibt auf Verlangen unverzüglich die Sicherheitsvorschriften, die es bzw. er bei der Beförderung von Personen eingeschränkter Mobilität befolgt, sowie jede Beschränkung in der Beförderung solcher Personen oder von Mobilitätshilfen wegen der Luftfahrzeuggröße oder fehlender Kabinenbesatzungsmitglieder bekannt. Ein Reiseunternehmen gibt auf Verlangen unverzüglich die Sicherheitsvorschriften und Beschränkungen bekannt, die für die von ihm veranstalteten, verkauften oder zum Verkauf angebotenen in Pauschalreisen eingeschlossenen Flüge gelten.

Artikel 5

Recht auf Hilfeleistung auf Flughäfen

1. Beim Abflug einer Person eingeschränkter Mobilität von einem unter diese Verordnung fallenden Flughafen leistet das Leitungsorgan des Flughafens die im Anhang I genannte Hilfe so, dass die Person den Flug, für den sie eine Buchung besitzt, antreten kann, sofern der besondere Bedarf der Person an einer solchen Hilfe dem betreffenden Luftfahrtunternehmen oder Reiseunternehmen mindestens 24 Stunden vor der für den Flug veröffentlichten Abflugzeit gemeldet worden ist.

2. Erfolgt keine Meldung nach Absatz 1, bemüht sich das Leitungsorgan nach besten Kräften, die im Anhang I genannte Hilfe so zu leisten, dass die betreffende Person den Flug, für den sie eine Buchung besitzt, antreten kann.

3. Die Absätze 1 und 2 gelten unter folgenden Bedingungen:

   a) Die Person findet sich selbst zur Abfertigung ein, und zwar

- zu der von dem Luftfahrtunternehmen oder dem Reiseunternehmen im Voraus schriftlich (einschließlich auf elektronischem Wege) angegebenen Zeit oder,

- wenn keine Zeit angegeben wurde, spätestens eine Stunde vor der veröffentlichten Abflugzeit, oder

b) die Person findet sich an einem gemäß Artikel 6 Absatz 4 ausgewiesenen Ort innerhalb des Flughafens ein, und zwar

- zu der von dem Luftfahrtunternehmen oder dem Reiseunternehmen im Voraus schriftlich (einschließlich auf elektronischem Wege) angegebenen Zeit oder,

- wenn keine Zeit angegeben wurde, spätestens zwei Stunden vor der veröffentlichten Abflugzeit.

4. Benutzt eine Person eingeschränkter Mobilität einen Flughafen im Transit oder wird sie von einem Luftfahrtunternehmen oder Reiseunternehmen von dem Flug, für den sie eine Buchung besitzt, auf einen anderen Flug verlegt, so bemüht sich das Leitungsorgan nach besten Kräften, die im Anhang I genannte Hilfe so zu leisten, dass die Person in der Lage ist, den Flug, für den sie eine Buchung besitzt, anzutreten.

5. Kommt eine Person eingeschränkter Mobilität auf dem Luftwege auf einem unter diese Verordnung fallenden Flughafen an, dann leistet das Leitungsorgan des Flughafens die im Anhang I genannte Hilfe so, dass die Person in der Lage ist, den in Artikel 6 Absatz 4 genannten Ort ihrer Abfahrt von dem Flughafen zu erreichen.

Artikel 6

Verantwortung für die Hilfeleistung auf Flughäfen

1. Das Leitungsorgan eines Flughafens leistet Personen eingeschränkter Mobilität die im Anhang I genannte Hilfe unentgeltlich. Das Leitungsorgan kann die Hilfe selbst leisten oder Dritten darüber einen Auftrag erteilen.

2. Das Leitungsorgan eines Flughafens, das gemäß Absatz 1 Hilfe leistet, kann zur Finanzierung dieser Hilfe von den Luftfahrtunternehmen, welche den Flughafen benutzen, eine Umlage erheben.

3. Die in Absatz 2 genannte Umlage muss kostenabhängig, transparent und nach Konsultation des Flughafenbenutzerausschusses des Flughafens, sofern ein solcher besteht, festgesetzt worden sein. Sie ist auf alle Luftfahrtunternehmen, die den Flughafen benutzen, im Verhältnis zu der Zahl der Fluggäste, die jedes Unternehmen zu und von dem Flughafen befördert, aufzuteilen.

4. Nach Konsultation der Flughafenbenutzer über den Flughafenbenutzerausschuss, sofern ein solcher besteht, und der die Fluggäste eingeschränkter Mobilität vertretenden Verbände bestimmt das Leitungsorgan eines Flughafens innerhalb und außerhalb der Abfertigungsgebäude Ankunfts- und Abfahrtsorte, an denen Personen eingeschränkter Mobilität ohne Schwierigkeiten ihre Ankunft auf dem Flughafen bekannt geben und um Hilfe bitten können. Es bestimmt solche Orte zumindest an

den Eingängen der Abfertigungsgebäude, an Abfertigungsschaltern, in Fernbahnhöfen und U-Bahnhöfen, an Bushaltestellen, Taxiständen und auf den den Abfertigungsgebäuden am nächsten gelegenen Parkplätzen.

Artikel 7

Qualitätsstandards für Hilfeleistungen

1. Ausgenommen auf Flughäfen mit weniger als zwei Millionen Fluggästen im Jahr legt das Leitungsorgan nach Konsultation der Flughafenbenutzer über den Flughafenbenutzerausschuss, sofern ein solcher besteht, und der die Fluggäste eingeschränkter Mobilität vertretenden Verbände für die im Anhang I genannte Hilfe Qualitätsstandards und die dafür notwendigen Mittel fest. Bei der Festlegung der Qualitätsstandards trägt es den international anerkannten Strategien und Verhaltenskodizes zur Erleichterung der Beförderung von Personen eingeschränkter Mobilität in vollem Umfang Rechnung. Das Leitungsorgan eines Flughafens veröffentlicht seine Qualitätsstandards.

2. Ein Luftfahrtunternehmen und das Leitungsorgan eines Flughafens können übereingekommen, dass letzteres Fluggästen, welche das Luftfahrtunternehmen zu und von dem Flughafen befördert, Hilfe mit einem höherem als den in Absatz 1 genannten Qualitätsstandards oder zusätzliche Hilfe zu der im Anhang I genannten leistet. Zur Finanzierung dieser Hilfeleistungen kann das Leitungsorgan von den Luftfahrtunternehmen zusätzlich zu der in Artikel 6 Absatz 2 genannten Umlage eine weitere erheben, die transparent, kostenabhängig und nach Konsultation des betreffenden Luftfahrtunternehmens festgesetzt worden ist.

Artikel 8

Hilfeleistung von Luftfahrtunternehmen

Ein Luftfahrtunternehmen leistet einer Person eingeschränkter Mobilität, die von einem unter diese Verordnung fallenden Flughafen abreist oder einen solchen Flughafen im Transit benutzt, die im Anhang II genannte Hilfe unentgeltlich, sofern die Person die in Artikel 5 Absatz 3 genannten Bedingungen erfüllt.

Artikel 9

Anmeldung des Betreuungsbedarfs

1. Ein Luftfahrtunternehmen oder Reiseunternehmen ergreift alle Maßnahmen, die erforderlich sind, um Meldungen des Hilfsbedarfs von Personen eingeschränkter Mobilität an allen seinen Verkaufsstellen, einschließlich Telefon- und Internetverkaufsstellen, in dem unter den EG-Vertrag fallenden Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates entgegenzunehmen.

2. Wird einem Luftfahrtunternehmen oder Reiseunternehmen ein Hilfsbedarf gemeldet, so leitet es unverzüglich die Meldung weiter an

- die Leitungsorgane des Abflughafens, des Zielflughafens und des Transitflughafens sowie

- das ausführende Luftfahrtunternehmen, wenn die Buchung nicht bei diesem Luftfahrtunternehmen vorgenommen wurde.

3. Unmittelbar nach dem Abflug unterrichtet das ausführende Luftfahrtunternehmen das Leitungsorgan des Zielflughafens, sofern dieser in dem unter den EG-Vertrag fallenden Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates liegt, über die Zahl der Personen eingeschränkter Mobilität, die die im Anhang I angegebene Hilfe benötigen, und über die Art dieser Hilfe.

Artikel 10

Ausschluss von Verpflichtungsbeschränkungen

Verpflichtungen aufgrund dieser Verordnung gegenüber Personen eingeschränkter Mobilität dürfen nicht eingeschränkt oder ausgeschlossen werden.

Artikel 11

Verstöße

1. Jeder Mitgliedstaat benennt eine Stelle, die für die Durchsetzung dieser Verordnung bei Flügen von und zu in seinem Hoheitsgebiet gelegenen Flughäfen zuständig ist. Gegebenenfalls ergreift diese Stelle die notwendigen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Rechte von Personen eingeschränkter Mobilität gewahrt und die in Artikel 7 Absatz 1 genannten Qualitätsstandards eingehalten werden. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission mit, welche Stelle gemäß diesem Absatz benannt worden ist.

2. Beschwerden über einen angeblichen Verstoß gegen diese Verordnung können bei einer gemäß Absatz 1 benannten Stelle oder einer sonstigen von einem Mitgliedstaat benannten zuständigen Stelle eingereicht werden. Die Mitgliedstaaten treffen Maßnahmen, damit die Personen eingeschränkter Mobilität über ihre in dieser Verordnung verankerten Rechte und die Möglichkeit der Beschwerdeführung bei dieser benannten Stelle unterrichtet werden.

Artikel 12

Sanktionen

1. Die Mitgliedstaaten legen für Verstöße gegen diese Verordnung Sanktionen fest und treffen die zu ihrer Anwendung erforderlichen Maßnahmen. Die Sanktionen müssen wirksam, angemessen und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission diese Vorschriften spätestens zum Zeitpunkt ihres Inkrafttretens mit und melden ihr spätere Änderungen unverzüglich.

Artikel 13

Berichterstattung

Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat spätestens am 1. Januar 2010 über die Anwendung und die Ergebnisse dieser Verordnung Bericht. Dem Bericht sind, soweit erforderlich, Legislativvorschläge beizufügen, welche diese Verordnung durch weitere Einzelheiten ergänzen oder ändern.

Artikel 14

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am --[31] in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am ...

Im Namen des Europäischen Parlaments	*Im Namen des Rates*
Der Präsident	*Der Präsident*

[31] Ein Jahr nach dem Tag ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt.

ANHANG I

Hilfeleistungen der Leitungsorgane von Flughäfen

Hilfeleistungen und Vorkehrungen, um Personen eingeschränkter Mobilität in die Lage zu versetzen,

– an den gemäß Artikel 5 Absatz 6 innerhalb und außerhalb der Abfertigungsgebäude ausgewiesenen Orten ihre Ankunft auf dem Flughafen bekannt zu geben und um Hilfe zu bitten,

– von dem ausgewiesenen Ort zum Abfertigungsschalter zu gelangen,

– die Abfertigung zu erledigen und ihr Gepäck aufzugeben,

– vom Abfertigungsschalter zum Luftfahrzeug zu gelangen und dabei gegebenenfalls die nötigen Auswanderungs-, Zoll- und Sicherheitsverfahren zu durchlaufen,

– mithilfe von Lifts, Rollstühlen oder sonstigen benötigten Hilfen an Bord des Luftfahrzeugs zu gelangen,

– von der Luftfahrzeugtür zu ihrem Sitz zu gelangen,

– ihr Gepäck im Luftfahrzeug zu verstauen und wieder in Besitz zu nehmen,

– von ihrem Sitz zur Luftfahrzeugtür zu gelangen,

– mithilfe von Lifts, Rollstühlen oder sonstigen benötigten Hilfen das Luftfahrzeug zu verlassen,

– von Luftfahrzeugen zur Gepäckhalle zu gelangen und ihr Gepäck wieder in Besitz zu nehmen und dabei gegebenenfalls die nötigen Einwanderungs- und Zollverfahren zu durchlaufen,

– von der Gepäckhalle zu dem ausgewiesenen Ort zu gelangen,

– im Transit mit der in der Luft und am Boden benötigten Hilfe Anschlussflüge innerhalb eines Abfertigungsgebäudes und zwischen zwei Abfertigungsgebäuden zu erreichen.

Abfertigung von Mobilitätshilfen einschließlich elektrischer Rollstühle am Boden (sofern diese vierundzwanzig Stunden vorher angemeldet wurden und an Bord des Luftfahrzeugs genügend Platz ist).

Vorübergehender Ersatz beschädigter oder verloren gegangener Mobilitätshilfen.

Gegebenenfalls Abfertigung anerkannter Begleithunde am Boden.

Mitteilung der für einen Flug benötigten Informationen in zugänglicher Form.

ANHANG II

Hilfeleistung des Luftfahrtunternehmens

Beförderung anerkannter Begleithunde in der Kabine, vorbehaltlich der innerstaatlichen Vorschriften und nur bei Flügen von weniger als fünf Stunden planmäßiger Dauer.

Beförderung einer Mobilitätshilfe pro Fluggast eingeschränkter Mobilität, einschließlich elektrischer Rollstühle (sofern diese vierundzwanzig Stunden vorher angemeldet wurde und an Bord des Luftfahrzeugs genügend Platz ist).

Mitteilung von Informationen über einen Flug in zugänglicher Form.

Auf Wunsch Sitzvergabe entsprechend den Bedürfnissen der jeweiligen Person eingeschränkter Mobilität, vorbehaltlich der Sicherheitsanforderungen.