

**Positionspapier des  
Flughafenverbandes ADV zum Thema:**

**Auslegungsleitlinien zur Anwendung der Verordnung  
(EG) Nr. 1107/2006 des Europäischen Parlaments und  
des Rates vom 5. Juli 2006 über die Rechte von behinder-  
ten Flugreisenden und Flugreisenden mit einge-  
schränkter Mobilität**

**Stand: 25. Februar 2014**

**FLUGHAFENVERBAND**



## **EU-Verordnung (EG) 1107/2006**

Im Juni 2012 veröffentlichte die Europäische Kommission die Auslegungsleitlinien zur Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juli 2006 über die Rechte von behinderten Fluggreisenden und Fluggreisenden mit eingeschränkter Mobilität (Passengers with reduced mobility – PRMs). Ziel der Europäischen Kommission war es, in Form von Auslegungsleitlinien die Umsetzung der EU-Verordnung (EG) 1107/2006 für die Reisenden mit eingeschränkter Mobilität klarer zu definieren und damit eine einheitlichere Anwendung der Rechtsvorschriften zu gewährleisten.

Der Flughafenverband ADV begrüßt, dass in diesen Leitlinien die folgenden, für die Flughäfen wichtigen Aspekte noch einmal deutlich herausgestellt worden sind.

### **Voranmeldung für den Bedarf eines PRM-Service notwendig**

In den Leitlinien wird die Notwendigkeit hervorgehoben, dass eine Voranmeldung der PRM-Reisenden mit ihren besonderen Bedürfnissen mindestens 48 Stunden vor der für den Flug veröffentlichten Abflugzeit erfolgt.

Diese Forderung unterstützt der Flughafenverband ADV. Um eine optimale und individuelle Betreuung von PRMs zu gewährleisten, ist es notwendig, dass der Fluggast mit eingeschränkter Mobilität seine benötigten Leistungen spätestens 48 Stunden vor Abflug dem Luftfahrtunternehmen mitteilt, welches die Informationen dann an den Flughafen weiterleitet. Nur so kann das erforderliche Personal und Equipment optimal bereitgestellt und eingesetzt werden. Eine immer wieder auftretende Problematik ist, dass viele PRM-Reisende nicht rechtzeitig und detailliert genug über ihre Einschränkungen und erforderlichen Bedürfnisse informieren. Die Flughäfen werden dennoch weiterhin alle Anstrengungen unternehmen und flexibel reagieren, um den Fluggast mit den notwendigen Leistungen zu versorgen und ihm den erforderlichen Service bereitzustellen, auch wenn die Anmeldung von mobilitätseingeschränkten Fluggästen nicht rechtzeitig oder gar nicht erfolgt ist.

### **Angemessenes Verhältnis von Unterstützung und Mobilitätseinschränkung**

In den Leitlinien wird deutlich, dass jede Anmeldung für den Bedarf eines PRM-Service zu prüfen ist. Damit soll sichergestellt werden, dass die Unterstützung in einem angemessenen Verhältnis zur Mobilitätseinschränkung steht. Beispielsweise benötigen manche PRM-Reisenden nur eine Hilfeleistung am Flughafen, nicht aber während des Fluges. Diese Reisenden zählen an Bord eines Flugzeugs dann nicht mehr zu der Personengruppe, die als PRMs geltend gemacht werden können (z. B. in Bezug auf geltende Sicherheitsbestimmungen für PRMs an Bord).

Diese Sichtweise unterstützt der Flughafenverband ADV. Damit wird einer Degradierung der PRMs vorgebeugt und die Unterstützungsleistungen werden ihren tatsächlichen Bedürfnissen angepasst. Gleichzeitig ist gewährleistet, dass Ressourcen optimal eingesetzt werden können.

### **Minderjährige ohne Begleitung vom Geltungsbereich ausgenommen**

In den Leitlinien wird festgehalten, dass Minderjährige ohne Begleitung bei Flugreisen nicht unter die Bestimmungen der EU-VO (EG) 1107/2006 fallen und somit dafür bei Bedarf weiterhin die Unaccompanied Minor (UM)-Dienstleistungen zu nutzen sind.

Der Flughafenverband ADV geht mit dieser Auffassung konform. Minderjährige als Personenkreis in den Geltungsbereich der VO (EG) 1107/2006 einzubinden, würde dem Sinn dieser VO zuwiderlaufen.

### **Festsetzung der PRM-Charge im Verantwortungsbereich der Flughäfen**

In den Leitlinien wird ebenfalls verdeutlicht, dass das Leitungsorgan des Flughafens nach einem Konsultationsprozess mit den Flughafennutzern letztlich über die Maßnahme und die Höhe der Umlage (PRM-Charge) entscheiden kann.

Diese unterstützende Klarstellung wird begrüßt. Die Berechnung der PRM-Charge muss weiterhin in dem alleinigen Verantwortungsbereich der Flughäfen bleiben. Durch einen kontinuierlichen Informationsfluss werden den Nutzern des Flughafens (den Airlines) die Kosten für den PRM-Service sowie die Kalkulation offen und transparent dargelegt. Dabei ist hervorzuheben, dass die Flughäfen in Deutschland die für den Service entstandenen Kosten des PRM-dienstleistenden Unternehmens ohne Gewinnmarge an die Airlines weitergeben.

### **Verfügbarkeit verschiedener Arten von Rollstühlen nicht standardisiert**

Es wird weiterhin davon ausgegangen, dass die Größe des Flughafens Einfluss auf die Verfügbarkeit verschiedener Arten von Rollstühlen hat. Dabei wird die Ansicht vertreten, dass größere Flughäfen eine vielfältigere Auswahl an Rollstühlen vorhalten können als kleinere Flughäfen.

Diese Sichtweise ist zu unterstützen. Die Flughafenlandschaft gestaltet sich sehr heterogen. Hier einheitliche Standards für das Vorhalten von verschiedenen Rollstuhlarten festzulegen, kann daher nicht als zielführend gelten. Durch die Ausführungen in den Leitlinien wird diesem Aspekt Rechnung getragen und damit die unterschiedlichen und individuellen Gegebenheiten an den Flughäfen berücksichtigt.

## **Angepasste Trainingsprogramme für das Personal des PRM-Service**

In den Leitlinien wird dargelegt, dass eine Abstufung der Schulungsanforderungen auf drei Ebenen vorgenommen werden sollte. Dabei richtet sich die Einordnung des zu schulenden Personals nach dem Grad, inwieweit dieses in unmittelbarem und regelmäßigem Kontakt zu PRM-Reisenden steht.

Diese Vorgehensweise bei der Gestaltung und Durchführung von Trainingsprogrammen ist zu befürworten. Aufgrund der Vielzahl von möglichen individuellen Beeinträchtigungen und deren unterschiedlichen Schweregrad von PRM-Reisenden ist es nicht möglich, diese jeweils detailliert als Standards zu formulieren. Das würde eine Bürokratie aufbauen, die nicht nutzbringend ist. In diesem Zusammenhang wird es daher für zielführender bewertet, dass vorrangig das Personal spezielles Training erhält, welches in direktem und regelmäßigem Kontakt zu Reisenden mit eingeschränkter Mobilität steht. Durch die zuvor genannten drei Ebenen können die Schulungs- und Trainingsanforderungen optimal an dem zu trainierenden Personenkreis ausgerichtet werden.

**Der Flughafenverband ADV merkt kritisch an, dass der definierte Personenkreis, der unter die EU-VO (EG) 1107/2006 fällt, in den Auslegungsleitlinien zu weit gefasst ist. Damit wird dem Missbrauch von PRM-Leistungen Vorschub geleistet.**

In Deutschland haben alle Verkehrsflughäfen die EU-VO (EG) 1107/2006 umgesetzt. Die Dienste und der Service für Reisende mit eingeschränkter Mobilität sowie die darauf ausgerichtete Infrastruktur befinden sich auf sehr hohem Niveau. Das belegt eine aktuelle Umfrage des Flughafenverbandes ADV über die PRM-Leistungen an deutschen Flughäfen. Im Jahr 2012 erhielten mehr als eine Million mobilitätseingeschränkte Reisende Unterstützung an den deutschen Flughäfen, d. h. ca. 2.700 Passagiere nutzten täglich den entsprechenden Service. Die Ergebnisse der Umfrage zeigen, dass die deutschen Flughäfen täglich fast doppelt so viele mobilitätseingeschränkte Reisende betreuen wie die Deutsche Bahn, die nach eigenen Angaben täglich etwa 1.500 mobilitätseingeschränkte Passagiere zählt. Auf eine Million Passagiere gab es keine nennenswerten Beschwerden an den deutschen Flughäfen! Sofern es vereinzelt zu Beschwerden kam, konnten diese im Nachgang fast alle ausgeräumt werden bzw. haben sich als unberechtigt erwiesen. Gemäß veröffentlichten Zahlen vom Luftfahrtbundesamt (LBA) wurden im Jahr 2012 nur 4 Beschwerden registriert, die Leistungen des Flughafens betrafen.

Die deutschen Flughäfen stehen mit den nationalen Behindertenverbänden in ständigem Austausch, um ggf. Schwachstellen aufzuzeigen und ihren Service den Belangen der PRMs anzupassen. Demnach sorgen die Flughäfen für optimale Reisemöglichkeiten der PRMs und gehen unter Berücksichtigung der Abfer-

tigungs- und Sicherheitsbedingungen auf individuelle Wünsche dieser Personengruppe ein.

Aufgrund des demografischen Wandels ist davon auszugehen, dass sich die Nachfrage nach PRM-Services in den kommenden Jahren deutlich erhöhen wird.

Die deutschen Flughäfen werden auch in Zukunft ihren hohen Servicestandard aufrechterhalten und somit den bestehenden Leitlinien in vollem Umfang Rechnung tragen. Die derzeit geltenden gesetzlichen Grundlagen der EU-VO (EG) 1107/2006 sowie die im ECAC Document 30 festgehaltenen Service-Standards werden als ausreichendes Regelwerk erachtet, um die Leitlinien zu untermauern.

**Ansprechpartner:**

Sabine Herling; [herling@adv.aero](mailto:herling@adv.aero)

Tel. 030 - 310118-22