

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Markus Tressel, Daniela Wagner, Tabea Rößner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 19/18103 –

Durchsetzung von Fluggastrechten im Jahr 2019

Vorbemerkung der Fragesteller

Stornierungen geprägt war, hat sich die Situation im Luftraum im Jahr 2019 etwas entspannt. Dennoch sind nach Ansicht der Fragesteller auch im vergangenen Jahr wesentliche Ursachen für Verspätungen und Ausfälle, etwa bei der Flugsicherung, nicht behoben worden. Auch im Jahr 2019 mussten deshalb zahlreiche Passagiere ihre Fluggastrechte gegenüber Luftverkehrsunternehmen geltend machen.

Durch die Fluggastrechteverordnung genießen Reisende in der EU im Falle von Flugausfällen und Verspätungen aus Sicht der Fragesteller bereits ein hohes Schutzniveau und umfangreiche Ansprüche auf Entschädigung. Die tatsächliche Durchsetzung der Ansprüche erweist sich jedoch häufig als kompliziert und wird von einzelnen Fluggesellschaften unnötig erschwert.

In Streitfällen können sich Verbraucherinnen und Verbraucher an die Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr e. V. (SÖP e. V.) und an die behördliche Schlichtungsstelle beim Bundesamt für Justiz wenden.

Darüber hinaus können Verbraucherinnen und Verbraucher Verstöße gegen die Fluggastrechteverordnung an das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) als Durchsetzungs- und Beschwerdestelle melden. Das Luftfahrt-Bundesamt kann zur Durchsetzung der Fluggastrechte Ordnungswidrigkeitenverfahren durchführen und Ordnungsgelder von bis zu 30 000 Euro durchsetzen.

Bei Insolvenzen von Fluggesellschaften sind bis jetzt nur Kundinnen und Kunden einer Pauschalreise im Falle der Insolvenz einer Fluggesellschaft abgesichert. Verbraucherinnen und Verbraucher, die ihre Tickets direkt bei einer Airline erworben haben, bleiben bei einer Insolvenz nicht nur auf den Kosten der Tickets, sondern häufig auch auf Folgekosten, z. B. für nicht genutzte Hotels und Rückflügen sitzen. Hier fehlt nach Ansicht der Fragesteller bislang ein adäquater Schutz für alle Verbraucherinnen und Verbraucher.

Aufgrund der extrem vielen Flugausfälle im Jahr 2018 hat die Bundesregierung zwei Fluggipfel mit der Flugbranche abgehalten. Beim Fluggipfel am 5. Dezember 2018 sicherten die Fluggesellschaften laut Medienberichten Verbesserungen bei den Entschädigungszahlungen zu. So sollen Entschädigungen zukünftig über zentrale Anlaufstellen abgewickelt werden und Passagiere sollen Entschädigungen nicht nur per Brief, sondern auch online beantragen kön-

nen. Außerdem haben die Fluggesellschaften angekündigt, die Kunden besser über Verspätungen und Ausfälle zu informieren (<https://www.zdf.de/nachrichten/heute/fluggastrechte-passagiere-sollen-via-app-an-entschaedigung-kommen-100.html>).

1. Wie viele Fluggastanzeigen von Verstößen gegen die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 (EU-Fluggastrechteverordnung) sind im Jahr 2019 beim Luftfahrt-Bundesamt (LBA) insgesamt und wegen
 - a) Annullierung,
 - b) Verspätung,
 - c) Nichtbeförderung,
 - d) Herabstufung,
 - e) fehlender Betreuungsleistungen
 - f) und Verstoßes gegen die Verpflichtung zur Information der Fluggäste über ihre Rechte
 - g) sowie gegen Fluggesellschaften aus Deutschland,
 - h) gegen Fluggesellschaften aus der Europäischen Union,
 - i) gegen Nicht-EU-Fluggesellschaften eingegangen?

Im Jahr 2019 sind insgesamt 3.954 Fluggastanzeigen mit Bezug zur Verordnung (EG) Nr. 261/2004 beim LBA eingegangen. Die Zuständigkeit des LBA sowie der Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 war hiervon in 3.310 Fällen gegeben.

Tabelle 1:

Anzahl der bezogen auf die Ereignisse Annullierung, Verspätung, Nichtbeförderung und Herabstufung im Jahr 2019 beim LBA eingegangenen Fluggastanzeigen

Ereignis	Anteil an allen beim LBA eingegangene Anzeigen	Anteil an allen vom LBA abschließend zu bearbeitenden Anzeigen
Annullierung	1.775	1.538
Verspätung	1.924	1.556
Nichtbeförderung	231	195
Herabstufung	24	21

Tabelle 2

Anzahl der im Jahr 2019 beim LBA eingegangenen Fluggastanzeigen unterteilt nach Herkunft des Luftfahrtunternehmens

Herkunft des Luftfahrtunternehmens	Anteil an allen beim LBA eingegangenen Anzeigen	Anteil an allen vom LBA abschließend zu bearbeitenden Anzeigen
Deutsche Luftfahrtunternehmen	1.583	1.276
Europäische Luftfahrtunternehmen	1.836	1.608
Drittstaaten Luftfahrtunternehmen	535	426

2. Wie viele Ordnungswidrigkeitenverfahren wegen Verstößen gegen die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 wurden im Jahr 2019 beim LBA insgesamt und wegen
- a) Annullierung,
 - b) Verspätung,
 - c) Nichtbeförderung,
 - d) Herabstufung,
 - e) fehlender Betreuungsleistungen
 - f) und Verstoßes gegen die Verpflichtung zur Information der Fluggäste über ihre Rechte
 - g) sowie gegen Fluggesellschaften aus Deutschland,
 - h) gegen Fluggesellschaften aus der Europäischen Union,
 - i) gegen Nicht-EU-Fluggesellschaften durchgeführt?

Mit Bezug zur Verordnung (EG) Nr. 261/2004 wurden im Jahr 2019 630 Ordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet.

Tabelle 3:

Anzahl der im Jahr 2019 mit Bezug zur Verordnung (EG) Nr. 261/2004 eingeleiteten Ordnungswidrigkeitenverfahren, unterteilt nach Ereignis

Jahr	Annullierung	Verspätung	Nichtbeförderung	Herabstufung	Verpflichtung zur Information (Art. 14 Abs. 1)
2019	302	290	37	1	0

Tabelle 4:

Anzahl der im Jahr 2019 mit Bezug zur Verordnung (EG) Nr. 261/2004 eingeleiteten Ordnungswidrigkeitenverfahren, unterteilt nach Herkunft des Luftfahrtunternehmens

Jahr	Deutsche Luftfahrtunternehmen	Europäische Luftfahrtunternehmen	Drittstaaten Luftfahrtunternehmen
2019	37	435	158

3. In wie vielen Fällen wurde durch das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) ein Ordnungsgeld verhängt (bitte nach Herkunft der Fluggesellschaft und zugrunde liegendem Ereignis aufschlüsseln)?
- Welche Höhe hatte das durchschnittlich verhängte Ordnungsgeld?
 - Wie lange dauerte die Bearbeitung der Ordnungswidrigkeitenverfahren, die zu einem Bußgeldbescheid führten, im Durchschnitt?
 - In welchen fünf Fällen war das verhängte Ordnungsgeld im Jahr 2019 am höchsten, was waren jeweils die Gründe und die jeweilige Höhe des verhängten Ordnungsgeldes?
 - Wie viele verhängte Bußgeldbescheide des Luftfahrt-Bundesamtes wurden im Jahr 2019 nach Einspruch zurückgenommen (bitte nach Herkunft der Fluggesellschaft und zugrundeliegendem Ereignis aufschlüsseln)?

Die Fragen 3 bis 3d werden gemeinsam beantwortet.

Im Jahr 2019 wurden durch das LBA keine Bußgelder verhängt.

4. Wie viele Fluggastanzeigen von Verstößen gegen die Verordnung (EG) Nr. 1107/2008 (Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität) sind in den Jahren 2018 und 2019 beim Luftfahrt-Bundesamt (LBA) insgesamt und
- gegen Flughafentreiber,
 - sowie gegen Fluggesellschaften aus Deutschland,
 - gegen Fluggesellschaften aus der Europäischen Union,
 - gegen Nicht-EU-Fluggesellschaften eingegangen?

Im Jahr 2018 sind mit Bezug zur Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 beim LBA insgesamt 15 Fluggastanzeigen eingegangen. Die Zuständigkeit des LBA sowie der Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 waren hiervon in allen Fällen gegeben.

Gegen Flughafentreiber richteten sich 10 Fluggastanzeigen. 5 Fluggastanzeigen richteten sich gegen Luftfahrtunternehmen.

Tabelle 5

Anzahl der im Jahr 2018 beim LBA eingegangenen Fluggastanzeigen unterteilt nach Herkunft des Luftfahrtunternehmens

Herkunft des Luftfahrtunternehmens	Anteil an allen beim LBA eingegangenen Anzeigen	Anteil an allen vom LBA abschließend zu bearbeitenden Anzeigen
Deutsche Luftfahrtunternehmen	3	3
Europäische Luftfahrtunternehmen	2	2
Drittstaaten Luftfahrtunternehmen	0	0

Im Jahr 2019 sind mit Bezug zur Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 beim LBA insgesamt 15 Fluggastanzeigen eingegangen. Die Zuständigkeit des LBA sowie der Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 waren hiervon in allen Fällen gegeben.

Gegen Flughafentreiber richteten sich 6 Fluggastanzeigen. 9 Fluggastanzeigen richteten sich gegen Luftfahrtunternehmen.

Tabelle 6

Anzahl der im Jahr 2019 beim LBA eingegangenen Fluggastanzeigen unterteilt nach Herkunft des Luftfahrtunternehmens

Herkunft des Luftfahrtunternehmens	Anteil an allen beim LBA eingegangenen Anzeigen	Anteil an allen vom LBA abschließend zu bearbeitenden Anzeigen
Deutsche Luftfahrtunternehmen	5	5
Europäische Luftfahrtunternehmen	3	3
Drittstaaten Luftfahrtunternehmen	1	1

5. Welche personelle Ausstattung hat das für Verbraucherbeschwerden zuständige Referat beim LBA?
- Inwieweit besteht hier der Bedarf einer personellen Anpassung?
 - Sind oder waren Stellen im Jahr 2019 unbesetzt, und wenn ja, wie viele?

Die Fragen 5 bis 5b werden gemeinsam beantwortet.

Im LBA waren 2019 für den Aufgabenbereich Fluggastrechte insgesamt 8 Vollzeit-Dienstposten eingerichtet. Kumuliert über das gesamte Kalenderjahr 2019 waren 1,61 Stellenanteile unbesetzt.

6. Wie viele Vor-Ort-Kontrollen hat das LBA im Jahr 2019 an deutschen Flughäfen bezüglich der Information über Fluggastrechte durchgeführt (bitte nach Ort aufschlüsseln), und wie läuft eine solche Kontrolle im Regelfall ab?

Im Jahr 2019 wurden 162 Vor-Ort-Kontrollen an deutschen Flughäfen durchgeführt.

Tabelle 7

Anzahl im Jahr 2019 durchgeführter Vor-Ort-Kontrollen, unterteilt nach Ort

Jahr	Flughafen	Zahl der Kontrollen
2019	Hannover (HAJ)	14
2019	Düsseldorf (DUS)	29
2019	Berlin-Tegel (TXL)	17
2019	Köln/Bonn (CGN)	8
2019	Hamburg (HAM)	23
2019	Stuttgart (STR)	20
2019	München (MUC)	25
2019	Berlin-Schönefeld (SXF)	8
2019	Frankfurt (FRA)	18

Im Rahmen der Vor-Ort-Kontrollen werden die Abfertigungsschalter der überprüften Luftfahrtunternehmen auf das Vorhandensein des nach Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 vorgeschriebenen Fluggastrechtehinweises überprüft.

7. In wie vielen Fällen haben sich Fluggäste nach Kenntnis der Bundesregierung im Jahr 2019 jeweils an die behördliche Schlichtungsstelle beim Bundesamt für Justiz gewandt, und in wie vielen Fällen konnte dort eine Einigung erreicht werden?

Im Jahr 2019 sind 2.619 Schlichtungsanträge in der Schlichtungsstelle Luftverkehr beim Bundesamt für Justiz eingegangen. Einigungen konnten in 610 Fällen erreicht werden: 188 Verfahren konnten durch eine Beendigungsmitteilung gemäß § 15 Absatz 2 der Verordnung nach § 57c des Luftverkehrsgesetzes zur Schlichtung im Luftverkehr (LuftSchlichtV) erledigt werden. 422 Verfahren wurden gemäß § 13 Absatz 4 LuftSchlichtV durch Anerkenntnis nach Zuleitung beendet.

8. Wie sieht nach Kenntnis der Bundesregierung der aktuelle Zeitplan für die Novellierung der Fluggastrechte-Verordnung auf europäischer Ebene aus?

Unter kroatischer Ratspräsidentschaft werden Verhandlungen, die bereits unter finnischer Ratspräsidentschaft begonnen wurden, fortgesetzt. Die Bundesregierung setzt sich weiter dafür ein, das Dossier einer ausgewogenen Lösung zuzuführen, bei der es neben der Schaffung von mehr Rechtssicherheit auch um einen gerechten Ausgleich zwischen einem hohen Verbraucherschutzniveau und den operativen Rahmenbedingungen der Fluggesellschaften geht.

9. Setzt sich die Bundesregierung im Zuge der Novellierung der Fluggastrechte-Verordnung für die Schaffung einer Insolvenzsicherungspflicht für Luftfahrtunternehmen analog zu den Regelungen im Pauschalreiserecht ein?

Wenn ja, wie sollte diese aus Sicht der Bundesregierung aussehen?

Wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung ist der Auffassung, dass auch der Schutz von Flugreisenden, deren Luftbeförderung nicht Teil einer Pauschalreise ist, verbessert werden kann. Sie hält insoweit europäische Lösungen für vorzugswürdig, denn sie gewährleisten ein einheitliches europäisches Verbraucherschutzniveau und sind wettbewerbsneutral. Im Ergebnis des im Herbst letzten Jahres von der Europäischen Kommission vorgelegten Berichts über die Evaluierung der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 und der von ihr in Auftrag gegebenen Studie zu den Fluggastrechten („Study on the current level of protection of air passenger rights in the EU“) beabsichtigt die Europäische Kommission, ihre Prüfungen zu möglichen unionsweit einheitlichen Verbesserungen des Insolvenzschutzes für Flugreisende fortzusetzen. Die Bundesregierung hat in den zwischenzeitlich wieder aufgenommenen Beratungen zur Revision der Fluggastrechteverordnung (EG) Nr. 261/2004 angeregt, entsprechende Mechanismen zu prüfen.

10. Wie positioniert sich die Bundesregierung im Rat hinsichtlich der Schwellenwerte für die Entschädigungszahlungen?

Unterstützt die Bundesregierung, wie im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD vorgesehen, den Vorschlag der EU-Kommission und damit das Hochsetzen der Verspätungsgrenze von drei auf fünf Stunden?

Wenn ja, mit welcher Begründung?

11. Mit welchen konkreten Vorschlägen wird sich die Bundesregierung im Rahmen der Novellierung der Fluggastrechte-Verordnung für eine verbesserte bzw. automatisierte Entschädigung einsetzen?

Die Fragen 10 und 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung setzt sich insgesamt dafür ein, dass das nach der derzeit geltenden Fassung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 und der dazu ergangenen Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union bestehende Schutzniveau für Fluggäste im Ergebnis nicht abgesenkt wird. Das bedeutet auch, dass nach Auffassung der Bundesregierung die Zeitschwellen für Entschädigungen bei Flugannullierungen und -verspätungen nicht so weit heraufgesetzt werden sollten, dass in der Mehrzahl der bisher entschädigten Fälle Fluggäste künftig entschädigungslos bleiben würden. Im Hinblick auf eine verbesserte Durchsetzung der Entschädigung unterstützt die Bundesregierung die Vorschläge der kroatischen Ratspräsidentschaft, die unter anderem umfangreiche Informationspflichten sowie eine Verpflichtung der Luftfahrtunternehmen vorsehen, Fluggästen binnen zwei Monaten eine begründete Antwort auf ein Zahlungsverlangen zu erteilen, gegebenenfalls einschließlich einer Erklärung über etwaige außergewöhnliche Umstände.

12. Hat sich nach Einschätzung der Bundesregierung die Durchsetzung der Fluggastrechte seit den Vereinbarungen auf dem Fluggipfel am 5. Oktober 2018 in Hamburg verbessert?
13. Welche Fluggesellschaften haben welche Maßnahmen entsprechend Nummer 22 (Verbesserung der Information für Reisende) und 23 (Einrichtung zentraler Anlaufstellen für Reisende) der Vereinbarung auf dem Fluggipfel am 5. Oktober 2018 in Hamburg umgesetzt?
14. Wie überprüft die Bundesregierung die dort vereinbarten Maßnahmen?

Die Fragen 12 bis 14 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung beobachtet die Entwicklungen und führt gemeinsam mit dem Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft regelmäßig ein Monitoring durch.

Im Ergebnis haben die deutschen Fluggesellschaften die technischen Lösungen zur Information der Kunden über Verspätungen und Annullierungen sowie die Verfahren für Entschädigungszahlungen verbessert.

15. Strebt die Bundesregierung mittlerweile gesetzliche Maßnahmen auf nationaler Ebene zu Verbesserung der Fluggastrechte an?

Wenn ja, welche?

Für nationale Maßnahmen zur Verbesserung der Fluggastrechte fehlt im Hinblick auf die Verordnungen (EG) Nr. 261/2004 und Nr. 2027/97 eine nationale Kompetenz.

16. Welche Fluggesellschaften haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung bisher verpflichtet, die Schlichtungsvorschläge der Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr e. V. generell als rechtsverbindlich zu akzeptieren?

Nach Kenntnis der Bundesregierung haben die Luftfahrtunternehmen Ryanair und Laudamotion entsprechende Erklärungen gegenüber der Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr e.V. (söp) abgegeben.

17. Strebt die Bundesregierung an, dass sich weitere Verkehrsunternehmen dieser Verpflichtung anschließen?

Wenn ja, welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung, um Verkehrsunternehmen zu einer solchen Verpflichtung zu bewegen?

Wenn nein, warum nicht?

Ja. Allerdings ist insoweit nur eine freiwillige Akzeptanz rechtlich zulässig. Die Bundesregierung hat im Rahmen der verbraucherpolitischen Luftfahrtgipfel im Dezember 2018 und im Februar 2019 ihrer Erwartung Ausdruck verliehen, dass Luftfahrtunternehmen Vorschläge einer Schlichtungsstelle, an deren Schlichtungen sie sich freiwillig beteiligen, künftig generell akzeptieren und tut das – auch in bilateralen Gesprächen mit Luftfahrtunternehmen – weiterhin. Dieses Bemühen der Bundesregierung hat bisher zu den in der Antwort zu Frage 16 erwähnten Akzeptanz geführt.

18. Strebt die Bundesregierung, wie von der Fraktion der CDU/CSU vorgeschlagen (s. Pressestatement Fraktion der CDU/CSU vom 9. September 2018), eine Regelung an, nach der Fluggesellschaften zur Auszahlung binnen einer kurzen Frist verpflichtet werden und bei Verzug eine Pauschalzahlung leisten müssen?

Für Rückerstattungsansprüche besteht nach Artikel 8 Absatz 1 Buchst. a der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 bereits eine Frist von 7 Tagen, beginnend mit der Wahl der Rückerstattung durch den Fluggast. Für Ausgleichsleistungen gilt die allgemeine Fälligkeitsregelung des § 271 des Bürgerlichen Gesetzbuches (BGB), wonach Ansprüche sofort fällig werden. Verbesserungen sind nicht vorstellbar.

Mit Ablauf dieser Fälligkeiten tritt indes nicht automatisch Verzug ein, sondern nur unter den Voraussetzungen des § 286 BGB. Es gelten dann die allgemeinen Verzugsregeln, wozu auch Schadensersatz gehören kann. Sonderregelungen für den Schadensersatz bei Verzug mit Zahlungsansprüchen nach der Fluggastrechteverordnung erscheinen weder erforderlich, noch kompetenzrechtlich möglich. Im Verzugsfall hat der betroffene Fluggast im Übrigen bereits zahlreiche Durchsetzungsmöglichkeiten nach der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 und dem nationalen Recht, insbesondere in Gestalt von Ordnungswidrigkeitenverfahren

und Schlichtungsverfahren, die bereits deutlich über das Instrumentarium zur Durchsetzung anderer Verbraucheransprüche hinausgehen.

Davon zu trennen ist die aktuelle Diskussion über Auslegungen der Fluggastrechte-Verordnung für Corona-Pandemie bedingte Flugannullierungen durch die Luftfahrtunternehmen.

19. Strebt die Bundesregierung, wie von der Fraktion der CDU/CSU vorgeschlagen (s. Pressestatement Fraktion der CDU/CSU vom 9. September 2018), eine Regelung an, nach der Fluggesellschaften verpflichtet werden, beispielsweise in ihren Jahresabschlüssen offenzulegen, wie viele Flugverspätungen es gab, wie viele Passagiere betroffen waren, und in welcher Höhe Ausgleichszahlungen geleistet wurden?

Nein.

20. Strebt die Bundesregierung eine Regelung an, um sogenannte No-Show-Klauseln zu verhindern?

Zur Frage der künftigen Behandlung von „No-Show-Klauseln“ gibt es Vorschläge in dem Entwurf der Europäischen Kommission zur Revision der Fluggastrechteverordnungen in der Fassung des Kompromissvorschlags der kroatischen Ratspräsidentschaft vom 6. März 2020. Die Beratungen hierzu dauern an.

21. Wie viele Rollstühle und andere Hilfsmittel für behinderte bzw. mobilitätseingeschränkte Menschen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung im Jahr 2019 beim Lufttransport zerstört, beschädigt oder gingen verloren?

Dazu liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

22. Betrachtet die Bundesregierung die im Montrealer Übereinkommen vorgesehenen Entschädigungssummen für verlorenes oder beschädigtes Gepäck, für Fälle, in denen Rollstühle oder andere Hilfsmittel für behinderte bzw. mobilitätseingeschränkte Menschen beschädigt werden oder verloren gehen angesichts der hohen Reparatur- und Wiederbeschaffungskosten für angemessen und ausreichend?

Wenn ja, warum?

Wenn nein, was unternimmt die Bundesregierung, um Abhilfe zu schaffen?

Die Haftungshöchstgrenzen des Montrealer Übereinkommens gelten für Gepäck und damit auch für die in der Frage angesprochenen Mobilitätshilfen eines Fluggastes nicht absolut: Nach Artikel 22 Absatz 2 des Montrealer Übereinkommens besteht vielmehr die Möglichkeit, für höherwertige Gegenstände durch eine Wertdeklaration auch einen über die Haftungshöchstgrenzen hinausgehenden Schutz bei Beschädigungen oder Verlusten zu erlangen. Hierfür darf der Luftfrachtführer ein zusätzliches Entgelt verlangen. Obligatorisch ist dies jedoch nicht. Nach dem Entwurf der Europäischen Kommission zur Revision der Fluggastrechteverordnungen in der Fassung des Kompromissvorschlags der kroatischen Ratspräsidentschaft vom 6. März 2020 soll hierauf nochmals aufmerksam gemacht werden.

