

## Antwort

### der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Markus Tressel, Tabea Rößner, Daniela Wagner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 19/29969 –**

### Durchsetzung von Fluggastrechten im Jahr 2020

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die Corona-Pandemie stellte im Jahr 2020 Flugreisende und Fluggesellschaften vor Probleme bis dahin ungekannten Ausmaßes. Durch globale Reisewarnungen kam der Luftverkehr im Frühjahr zeitweise fast völlig zum Erliegen. Die Folge waren unter anderem Millionen von Ticket-Stornierungen und Fluggesellschaften waren verpflichtet, Milliarden von vereinnahmten Kundengeldern an die Kundinnen und Kunden zurückzuerstatten. Dabei kam es zu erheblichen Verzögerungen, Flugreisende mussten teilweise Monate auf die Auszahlungen warten, und zahlreiche Passagiere mussten ihre Fluggastrechte gegenüber Luftverkehrsunternehmen geltend machen.

Durch die Fluggastrechte-Verordnung genießen Reisende in der EU im Falle von Flugausfällen und Verspätungen bereits ein hohes Schutzniveau und umfangreiche Ansprüche auf Entschädigung. Die tatsächliche Durchsetzung der Ansprüche erweist sich nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller 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 Fluggastrechte-Verordnung 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 für Rückflüge, sitzen. Hier fehlt bislang ein adäquater Schutz für alle Verbraucherinnen und Verbraucher.

1. Wie viele Fluggastanzeigen von Verstößen gegen die Verordnung (EG) Nummer 261/2004 (EU-Fluggastrechte-Verordnung) sind im Jahr 2020 beim Luftfahrt-Bundesamt (LBA) insgesamt und wegen
  - a) Annullierung,
  - b) Verspätung,
  - c) Nichtbeförderung,
  - d) Herabstufung,
  - e) fehlender Betreuungsleistungen und
  - f) Verstoßes gegen die Verpflichtung zur Information der Fluggäste über ihre Rechte sowie
  - g) gegen Fluggesellschaften aus Deutschland,
  - h) gegen Fluggesellschaften aus der Europäischen Union,
  - i) gegen Nicht-EU-Fluggesellschaften eingegangen?

Im Jahr 2020 gingen mit Bezug zur Verordnung (EG) Nr. 261/2004 beim Luftfahrt-Bundesamt (LBA) insgesamt 4 132 Fluggastanzeigen ein. Bei 3 365 Fluggastanzeigen war die Zuständigkeit des LBA gegeben und der Anwendungsbereich der Verordnung eröffnet. Die Verteilung der Fluggastanzeigen auf die Ereignisse Annullierung, Verspätung, Nichtbeförderung, Herab- und Höherstufung ist der nachfolgenden Tabelle 1, die Verteilung der Fluggastanzeigen nach Herkunft der Luftfahrtunternehmen ist der nachfolgenden Tabelle 2 zu entnehmen.

Tabelle 1:

Anzahl der bezogen auf die Ereignisse Annullierung, Verspätung, Nichtbeförderung, Herab- und Höherstufung im Jahr 2020 beim LBA eingegangenen Fluggastanzeigen gemäß Verordnung (EG) Nr. 261/2004:

<b>Ereignis</b>	<b>Anteil an allen beim LBA eingegangenen Anzeigen</b>	<b>Anteil an allen vom LBA abschließend zu bearbeitenden Anzeigen</b>
Annullierung	3.454	2.842
Verspätung	511	395
Nichtbeförderung	150	114
Herabstufung	16	14
Höherstufung	1	0

Tabelle 2

Anzahl der im Jahr 2020 beim LBA eingegangenen Fluggastanzeigen gemäß Verordnung (EG) Nr. 261/2004, unterteilt nach Herkunft der Luftfahrtunternehmen:

<b>Herkunft der Luftfahrtunternehmen</b>	<b>Anteil an allen beim LBA eingegangenen Anzeigen</b>	<b>Anteil an allen vom LBA abschließend zu bearbeitenden Anzeigen</b>
Deutsche Luftfahrtunternehmen	1.473	1.262
EU-registrierte Luftfahrtunternehmen	1.993	1.634
Luftfahrtunternehmen aus Nicht-EU-Staaten	666	469

2. Wie viele Ordnungswidrigkeitenverfahren wegen Verstößen gegen die Verordnung (EG) Nummer 261/2004 wurden im Jahr 2020 beim LBA insgesamt und wegen
- Annullierung,
  - Verspätung,
  - Nichtbeförderung,
  - Herabstufung,
  - fehlender Betreuungsleistungen und
  - Verstoßes gegen die Verpflichtung zur Information der Fluggäste über ihre Rechte sowie
  - gegen Fluggesellschaften aus Deutschland,
  - gegen Fluggesellschaften aus der Europäischen Union,
  - gegen Nicht-EU-Fluggesellschaften durchgeführt?

Mit Bezug zur Verordnung (EG) Nr. 261/2004 wurden im Jahr 2020 insgesamt 1 213 Ordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet. Diese verteilen sich wie in den nachfolgenden Tabellen 3 und 4 aufgeschlüsselt.

Tabelle 3:

Anzahl der im Jahr 2020 mit Bezug zur Verordnung (EG) Nr. 261/2004 eingeleiteten Ordnungswidrigkeitenverfahren, unterteilt nach Ereignissen:

Jahr	Annulierung	Verspätung	Nichtbeförderung	Herabstufung	Verpflichtung zur Information (Art. 14 Abs. 1)
2020	923	258	30	0	2

Tabelle 4:

Anzahl der im Jahr 2020 mit Bezug zur Verordnung (EG) Nr. 261/2004 eingeleiteten Ordnungswidrigkeitenverfahren, unterteilt nach Herkunft der Luftfahrtunternehmen:

Jahr	Deutsche Luftfahrtunternehmen	EU-registrierte Luftfahrtunternehmen	Luftfahrtunternehmen aus Nicht-EU-Staaten
2020	413	688	112

3. In wie vielen Fällen wurde durch das Luftfahrt-Bundesamt ein Ordnungsgeld verhängt (bitte nach Herkunft der Fluggesellschaft und zugrundeliegendem 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?

- d) Wie viele verhängte Bußgeldbescheide des Luftfahrt-Bundesamtes wurden im Jahr 2020 nach Einspruch zurückgenommen (bitte nach Herkunft der Fluggesellschaft und zugrundeliegendem Ereignis aufschlüsseln)?

Im Jahr 2020 wurden 52 Bußgeldbescheide erlassen. Die Verteilung der Bußgeldbescheide nach Herkunft der Luftfahrtunternehmen und Ereignis ist den nachfolgenden Tabellen 5 und 6 zu entnehmen.

Tabelle 5:

Anzahl der im Jahr 2020 erlassenen Bußgeldbescheide, unterteilt nach Herkunft der Luftfahrtunternehmen:

Jahr	Deutsche Luftfahrtunternehmen	EU-registrierte Luftfahrtunternehmen	Luftfahrtunternehmen aus Nicht-EU-Staaten
2020	21	31	0

Tabelle 6:

Anzahl der im Jahr 2020 erlassenen Bußgeldbescheide, unterteilt nach Ereignissen:

Jahr	Annullierung	Verspätung	Nichtbeförderung	Herabstufung	Verpflichtung zur Information (Art. 14 Abs. 1)
2020	51	0	0	0	1

Die Höhe des durchschnittlich verhängten Bußgeldes betrug im Jahr 2020 1 183 Euro. Den fünf Fällen mit dem im Jahr 2020 am höchsten verhängten Bußgeld lag jeweils die Nichterbringung der Ticketkostenerstattung innerhalb von sieben Tagen im Falle von Annullierung zugrunde. Das Bußgeld betrug in diesen Fällen im Jahr 2020 jeweils 2 000 Euro. Mit Bezug auf die im Jahr 2020 erlassenen Bußgeldbescheide erfolgte in keinem Fall eine Rücknahme nach Einspruch.

Eine statistische Auswertung der durchschnittlichen Bearbeitungsdauer der Ordnungswidrigkeitsverfahren ist nicht möglich, da diese Daten nicht erfasst werden.

4. Wie viele Fluggastanzeigen von Verstößen gegen die Verordnung (EG) Nummer 1107/2008 (Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität) sind im Jahr 2020 beim Luftfahrt-Bundesamt insgesamt und
- gegen Flughafenbetreiber sowie
  - gegen Fluggesellschaften aus Deutschland,
  - gegen Fluggesellschaften aus der Europäischen Union,
  - gegen Nicht-EU-Fluggesellschaften eingegangen?

Im Jahr 2020 gingen mit Bezug zur Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 beim LBA insgesamt neun Fluggastanzeigen ein. Bei einer dieser Fluggastanzeigen war

die Zuständigkeit des LBA nicht gegeben und in einem Fall war der Anwendungsbereich der Verordnung nicht eröffnet.

Gegen Flughafenbetreiber richteten sich vier Fluggastanzeigen. Fünf Fluggastanzeigen richteten sich gegen Luftfahrtunternehmen; die Verteilung der Anzeigen nach Herkunft der Luftfahrtunternehmen ist der nachfolgenden Tabelle 7 zu entnehmen.

Tabelle 7

Anzahl der im Jahr 2020 beim LBA eingegangenen Fluggastanzeigen gemäß Verordnung (EG) Nr. 1107/2006, unterteilt nach Herkunft der Luftfahrtunternehmen

<b>Herkunft der Luftfahrtunternehmen</b>	<b>Anteil an allen beim LBA eingegangenen Anzeigen</b>	<b>Anteil an allen vom LBA abschließend zu bearbeitenden Anzeigen</b>
Deutsche Luftfahrtunternehmen	4	4
EU-registrierte Luftfahrtunternehmen	0	0
Luftfahrtunternehmen aus Nicht-EU-Staaten	1	0

5. Welche personelle Ausstattung hat das für Verbraucherbeschwerden zuständige Referat beim LBA?
  - a) Inwieweit besteht hier der Bedarf einer personellen Anpassung?
  - b) Sind oder waren Stellen im Jahr 2020 unbesetzt, und wenn ja, wie viele?

Zum Stichtag 1. Dezember 2020 waren dem Bereich Fluggastrechte 8,5 Planstellen und Stellen sowie vier Zeitkraftstellen zugewiesen (Summe 12,5). Zu diesem Stichtag waren fünf unbesetzt. Aktuell besteht keine Notwendigkeit einer personellen Anpassung.

6. Wie viele Vor-Ort-Kontrollen hat das LBA im Jahr 2020 an deutschen Flughäfen bezüglich der Information über Fluggastrechte durchgeführt (bitte nach Ort aufschlüsseln), und wie läuft eine solche Kontrolle im Regelfall ab?

Im Jahr 2020 konnten pandemiebedingt keine Vor-Ort-Kontrollen an deutschen Flughäfen bezüglich der Information über Fluggastrechte durchgeführt werden.

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

7. In wie vielen Fällen haben sich Fluggäste nach Kenntnis der Bundesregierung im Jahr 2020 an die behördliche Schlichtungsstelle beim Bundesamt für Justiz gewandt, und in wie vielen Fällen konnte dort eine Einigung erreicht werden?

Im Jahr 2020 sind bei der Schlichtungsstelle Luftverkehr 6 457 Anträge auf Durchführung eines Schlichtungsverfahrens eingegangen. Es wurden 993 Schlichtungsvorschläge erstellt. In 287 Fällen hat das Luftfahrtunternehmen die Ansprüche der Fluggäste nach Zuleitung des Schlichtungsantrags anerkannt. Im Jahr 2020 wurden 181 Verfahren mit positiver Beendigungsmitteilung beendet (§ 15 Absatz 2 Luftverkehrsschlichtungsverordnung). Von diesen 181 Fällen wurde in 114 Verfahren der Schlichtungsvorschlag der Schlichtungsstelle sowohl von den Fluggästen als auch von den Luftfahrtunternehmen angenommen. In den verbleibenden 67 Fällen haben sich die Fluggäste abweichend von dem Schlichtungsvorschlag geeinigt.

Die Schlichtungsstelle Luftverkehr ist eine Auffangschlichtungsstelle. Die Luftfahrtunternehmen sind zur Mitwirkung am Schlichtungsverfahren nicht verpflichtet. Daraus erklärt sich die Zahl der Einigungen gegenüber den angestregten Verfahren.

8. Wie viele Rechtsstreite zwischen Fluggesellschaften und Flugreisenden sind nach Kenntnis der Bundesregierung vor deutschen Gerichten gegenwärtig anhängig?
9. Welcher Anteil der von Verspätungen betroffenen Fluggäste nimmt nach Kenntnis der Bundesregierung ihren Anspruch auf Entschädigung wahr, und wie hat sich dieser Anteil in den letzten fünf Jahren entwickelt?
10. Wie lange hat im Jahr 2020 die Rückerstattung von stornierten Tickets nach Kenntnis der Bundesregierung in der Regel gedauert?
11. Wie viele Verbraucherinnen und Verbraucher warten nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell noch auf die Rückerstattung von pandemiebedingt stornierten Tickets, und auf welche Summe belaufen sich die noch offenen Forderungen?

Die Fragen 8 bis 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Kenntnis der Bundesregierung liegen keine entsprechenden Erhebungen vor.

12. Wie viele Gespräche hat die Bundesregierung wegen der Verzögerungen bei der Rückerstattung pandemiebedingt stornierter Tickets mit Flugunternehmen geführt, und mit welchen?

Die Bundesregierung hat wegen der Verzögerungen bei der Rückerstattung pandemiebedingt stornierter Tickets auf Leitungsebene sieben Gespräche mit Flugunternehmen geführt. Dabei haben Gespräche mit der Deutsche Lufthansa AG und der easyJet plc stattgefunden.

Eine Verpflichtung zur Erfassung sämtlicher geführter Gespräche bzw. deren Ergebnisse – einschließlich Telefonaten – besteht nicht, und eine solche umfassende Dokumentation wurde auch nicht durchgeführt. Die vorstehenden Ausführungen sind somit möglicherweise nicht vollständig.

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

Die Beratungen des am 13. März 2013 vorgelegten Vorschlags der EU-Kommission zur Revision der Verordnungen (EG) Nr. 261/2004 (sog. Fluggastrechte-Verordnung) und Nr. 2027/97 im Rat der Europäischen Union sind im Juni 2015 unterbrochen worden. Sie wurden von der kroatischen Ratspräsidentschaft im Februar 2020 kurzzeitig wiederaufgenommen, im April 2020 allerdings wegen der coronabedingten Krise des Luftverkehrsmarktes wieder ausgesetzt. Die deutsche Ratspräsidentschaft hat sich angesichts der andauernden Covid-19-Pandemie und ihrer gravierenden Auswirkungen auf den Luftverkehr auf eine Beratung der coronabedingten Auswirkungen auf die Fluggastrechte in der Ratsarbeitsgruppe Luftverkehr am 27. Oktober 2020 fokussiert, worüber dem Verkehrsministerrat am 8. Dezember 2020 ein Bericht vorgelegt wurde. Ob und ggfs. wann die Beratungen über den Kommissionsvorschlag wiederaufgenommen werden, liegt in der Entscheidung der jeweiligen Ratspräsidentschaft.

14. 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 der Schutz von Flugreisenden, deren Luftbeförderung nicht Teil einer Pauschalreise ist, insbesondere im Hinblick auf die Sicherung von Repatriierungs- und Ticketkosten, die im Zusammenhang mit einem Luftbeförderungsvertrag geleistet wurden, verbessert werden kann. Hier sind europäische Lösungen vorzugswürdig, denn sie gewährleisten ein einheitliches Verbraucherschutzniveau und sind wettbewerbsneutral. Die Bundesregierung befindet sich bereits seit 2017 in einem intensiven Austausch mit der EU-Kommission, der insoweit allein das Vorschlagsrecht zukommt. Es ist daher zu begrüßen, dass die EU-Kommission ausweislich des im Herbst 2019 vorgelegten Berichts über die Evaluierung der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 Anpassungen der Verordnung mit dem Ziel erwägt, die Solvenzprüfungen zu verbessern, um insolvenzbedingten Auswirkungen auf Flugreisende besser vorzubeugen. Auch im Zusammenhang mit der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 hat die EU-Kommission die Absicht geäußert, unionsweit einheitliche Verbesserungen der Insolvenzschutzmechanismen prüfen zu wollen. In den Beratungen unter deutscher Ratspräsidentschaft zu den Auswirkungen der Covid-19-Pandemie auf die Fluggastrechte in der Ratsarbeitsgruppe Luftverkehr am 27. Oktober 2020 haben sich erstmals einige Mitgliedstaaten für entsprechende europäische Lösungen aufgeschlossen gezeigt. Gleichzeitig wurde deutlich gemacht, dass das Thema sehr komplex ist und weiterer Prüfung bedarf. Die EU-Kommission hat hierzu weitere Prüfungen zugesagt und auch in ihrer Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität vom 6. Dezember 2020 (COM(2020) 789 final) erneut angekündigt, Alternativen eines Insolvenzschatzes prüfen und ggf. Legislativvorschläge unterbreiten zu wollen.

15. Setzt sich die Bundesregierung im Zuge der Novellierung der Fluggastrechte-Verordnung für eine Regelung ein, um sogenannte No-Show-Klauseln zu verhindern?

Zur Behandlung von derartigen „No-Show“-Fällen, in denen ein Passagier trotz eines nicht angetretenen Fluges einen nachfolgenden Flug desselben Tickets antreten möchte, gibt es Vorschläge in dem Entwurf der EU-Kommission zur Revision der Verordnungen (EG) Nr. 261/2004 und Nr. 2027/97 in der Fassung des Kompromissvorschlags der kroatischen Ratspräsidentschaft vom 6. März 2020. Die Beratungen hierzu werden nach Wiederaufnahme der Verhandlungen über die Revision der Verordnungen (EG) Nr. 261/2004 und Nr. 2027/97 fortgesetzt werden.

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

Die Bundesregierung hat sich in den Beratungen des Kommissionsvorschlags für einen angemessenen Ausgleich der Interessen von Fluggästen einerseits und Luftfahrtunternehmen andererseits eingesetzt. Sie ist bestrebt, das hohe Verbraucherschutzniveau des geltenden Rechts zu erhalten.

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

Viele Luftfahrtunternehmen bieten bereits heute ohne rechtliche Verpflichtung an, dass Fluggäste Erstattungs- und Ausgleichsansprüche in vereinfachter Form, etwa elektronisch über Online-Formulare, geltend machen können. Einer obligatorischen automatisierten Erfüllung solcher Fluggastansprüche ohne Entscheidung der Luftfahrtunternehmen im Einzelfall stände indes die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 entgegen. Ohne ihre Änderung könnten Luftfahrtunternehmen zur automatisierten Erfüllung individueller Fluggastansprüche nicht verpflichtet werden. Auch hierfür liegt das Vorschlagsrecht ausschließlich bei der EU-Kommission. Die Bundesregierung hat die EU-Kommission im November 2020 um Prüfung gebeten, ob insoweit Vereinfachungen und Erleichterungen vorgeschlagen werden können.

18. Wie positioniert sich die Bundesregierung zu Vorschlägen der Verbraucherzentrale Bundesverband e. V. und des Verbandes Deutsches Reise-management e. V., die Vorkasse für Flugscheine zu beschränken oder ganz zu verbieten?

Die Bundesregierung setzt sich auf europäischer Ebene für eine Insolvenzsicherung ein, die auch vorausgezahlte Ticketkosten im Fall der Insolvenz des Luftfahrtunternehmens decken soll. Es wird auf die Antwort zu Frage 14 verwiesen. Eine solche Insolvenzsicherung würde Eingriffe in die Vorkassepraxis, die für die Fluggäste auch Preisvorteile bringt, obsolet machen.



19. 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, Lauda Europe und Eurowings entsprechende Erklärungen gegenüber der Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr e.V. abgegeben.

20. Haben im Jahr 2020 in der Bundesrepublik Deutschland ansässige Fluggesellschaften Insolvenz angemeldet, und wenn ja, welche?

Wann hat gegebenenfalls bei den betroffenen Unternehmen die jeweils letzte Überprüfung der finanziellen Leistungsfähigkeit im Sinne von Artikel 9 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 stattgefunden?

Das LBA führt die wirtschaftliche Aufsicht über alle deutschen Luftfahrtunternehmen, die in Besitz einer gültigen, vom LBA erteilten Betriebsgenehmigung sind und überprüft diese in regelmäßigen Abständen. Im Fall des Eintritts einer Insolvenz eines Luftfahrtunternehmens erfolgt gemäß Artikel 9 Absatz 2 VO (EG) Nr. 1008/2008 unverzüglich eine umfassende Bewertung der Finanzsituation und eine Überprüfung des Status der Betriebsgenehmigung. Sofern die Bedingungen für die Fortführung des Flugbetriebs nach Insolvenzantragstellung gegeben sind, erfolgt während des Insolvenzverfahrens eine fortlaufende intensivierte Beaufsichtigung der wirtschaftlichen Entwicklung der Gesellschaft.

In Besitz einer gültigen Betriebsgenehmigung haben im Jahr 2020 zwei deutsche Luftfahrtunternehmen einen Insolvenzantrag gestellt. Die Luftfahrtgesellschaft Walter mbH hat am 21. April 2020 einen Antrag auf Insolvenz in Eigenverwaltung gestellt; zu diesem Zeitpunkt ruhte der Flugbetrieb aufgrund der Auswirkungen der Covid-19-Pandemie. Letzter Prüfungstichtag vor Insolvenzantragstellung war der 31. Dezember 2019. Der Widerruf der Betriebsgenehmigung erfolgte am 8. Mai 2020.

Die Sundair GmbH hat am 29. Oktober 2020 einen Antrag auf Insolvenz in Eigenverwaltung gestellt. Nach rechtskräftiger Bestätigung des Insolvenzplans wurde das am 29. Oktober 2020 beantragte Verfahren zur Insolvenz in Eigenverwaltung der Sundair GmbH mit amtsgerichtlichem Beschluss vom 28. April 2021 aufgehoben. Die Gesellschaft verfügt aktuell weiterhin über eine gültige Betriebsgenehmigung.

*Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.*

*Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.*

*Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.*