

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stefan Schmidt, Matthias Gastel, Julian Joswig und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 21/749 –**

Reform der Fluggastrechteverordnung auf EU-Ebene

Vorbemerkung der Fragesteller

Nach den aktuellen Plänen der Europäischen Kommission zur Reform der EU-Fluggastrechteverordnung (EG) 261/2004 sollen u. a. Passagiere bei Flugverspätungen und Flugausfällen künftig seltener finanziell entschädigt werden. Im Rahmen der Beratungen der EU-Verkehrsministerinnen und EU-Verkehrsminister am 5. Juni 2025 in Luxemburg konnte der Rat weder eine Einigung auf den ursprünglichen Vorschlag der Europäischen Kommission vom 13. März 2013 noch auf erste Vorschläge der polnischen Ratspräsidentschaft erzielen. Beide Vorschläge sahen eine Anhebung der Entschädigungsschwellen und eine Absenkung der Entschädigungszahlungen vor. Es war u. a. vorgesehen, dass eine Entschädigung erst bei einer Verspätung von mehr als fünf Stunden (für Flüge bis zu 3 500 Kilometern) in Höhe von 250 Euro gezahlt werden soll (vgl. www.tagesschau.de/wirtschaft/verbraucher/flugreisen-passagiere-regeln-entschaedigungen-100.html). Stattdessen wurde ein Kompromiss verabschiedet, der die bestehenden Verbraucherschutzstandards absenkt, und dem die Bundesregierung schlussendlich nicht zugestimmt hat. Auch der Kompromissvorschlag der Bundesregierung wäre aufgrund einer im Schnitt niedrigeren Entschädigung eine Schwächung des Verbraucherschutzes gewesen (vgl. www.sueddeutsche.de/wirtschaft/eu-fluggastrechte-verbraucherschutz-z-li.3264724). Bereits im Vorfeld wurde Kritik am beabsichtigten Verfahren der polnischen Ratspräsidentschaft laut, das dem Europäischen Parlament u. a. weniger Zeit für eine Stellungnahme gibt (vgl. www.tagesschau.de/wirtschaft/verbraucher/flugreisen-passagiere-regeln-entschaedigungen-100.html). Inhaltlich sieht dieser Kompromiss vor, dass Reisende künftig u. a. erst nach vier Stunden Verspätung eine Entschädigung von ihrer Fluggesellschaft erhalten und nicht bereits nach drei Stunden, wie es bisher der Fall ist. Zudem sind die Einführung von Informationspflichten und Fristen sowie die Erhebung neuer Gebühren für Handgepäck vorgesehen (de.euronews.com/my-europe/2025/06/06/eu-lander-geben-grunes-licht-fur-handgepack-gebuehren). Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, welche Auswirkungen eine mögliche Verabschiedung der Reform der EU-Fluggastrechteverordnung (EG) 261/2004 auf die Reisenden in Deutschland und den Verbraucherschutz haben wird.

1. Wie viele Flugpassagiere und Flugpassagierinnen mit Abflug an einem deutschen Flughafen hatten nach Kenntnis der Bundesregierung zwischen 2022 und 2024 Anspruch auf finanzielle Entschädigungen aufgrund von Flugausfällen und Flugverspätungen (bitte nach Jahren, nach Entschädigungsgrund und bei Flugverspätungen bitte nach den Schwellenwerten aufschlüsseln)?
2. Wie viele Flugpassagiere und Flugpassagierinnen mit Abflug an einem deutschen Flughafen werden nach Einschätzung der Bundesregierung auf Grundlage des vom EU-Rat am 5. Juni 2025 angenommenen Kompromissvorschlags Anspruch auf finanzielle Entschädigungen aufgrund von Flugausfällen und Flugverspätungen haben (bitte aufschlüsseln)?
3. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den Rückgang der deutschen Entschädigungsfälle ein, sollte die am 5. Juni 2025 beschlossene Reform, insbesondere im Hinblick auf die neue Entschädigungsschwelle von vier bzw. sechs Stunden, eingeführt werden?

Die Fragen 1 bis 3 werden gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung erhebt keine Daten über die Gesamtzahl von Fluggästen mit Abflug an einem deutschen Flughafen, die aufgrund von Flugausfällen und Flugverspätungen Anspruch auf Entschädigung haben. Der Bundesregierung liegen auch keine Schätzwerte hinsichtlich der zukünftigen Entwicklung der Gesamtzahl der genannten Fluggäste und Entschädigungsfälle vor.

4. Aus welchen Gründen hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die polnische Ratspräsidentschaft im ersten Halbjahr 2025 vorgenommen, die Reform der EU-Fluggastrechteverordnung, die seit 2013 ruht, voranzutreiben?

Der Rat der Verkehrsministerinnen und Verkehrsminister hatte sich bei seiner Sitzung am 5. Dezember 2024 noch unter der damaligen ungarischen Ratspräsidentschaft für eine Wiederaufnahme der Verhandlungen ausgesprochen, die 2020 wegen der COVID-19-Pandemie unterbrochen worden waren.

5. Teilt die Bundesregierung die Ansicht der polnischen Ratspräsidentschaft zum Reformbedarf der EU-Fluggastrechteverordnung?

Die geltende Fluggastrechte-Verordnung (EG) Nr. 261/2004 aus dem Jahr 2004 enthält Unklarheiten, die zu zahlreichen Verfahren beim Gerichtshof der Europäischen Union (EuGH) geführt haben. Sie ist teilweise nicht mehr zeitgemäß, vor allem hinsichtlich der zwischenzeitlich vorangeschrittenen Digitalisierung. Eine Abschwächung des Verbraucherschutzniveaus lehnt die Bundesregierung jedoch ab. Sie tritt ferner für einen ausgewogenen Ausgleich der Interessen der Fluggäste und der Luftfahrtunternehmen sowie der Reisewirtschaft ein.

6. Wie hoch bewertet die Bundesregierung die Wahrscheinlichkeit einer Umsetzung der Reform im Rahmen der anstehenden dänischen Ratspräsidentschaft, sollte das derzeitige Verfahren noch scheitern?

Der Rat der Verkehrsministerinnen und Verkehrsminister hat am 5. Juni 2025 eine politische Einigung zu dem Revisionsvorschlag angenommen. Derzeit erstellt der sprachjuristische Dienst des Rates die Sprachfassungen des angenommenen Textes. Wenn diese vorliegen, soll nach Mitteilung der derzeitigen dänischen Ratspräsidentschaft die förmliche Annahme in erster Lesung durch den

Rat erfolgen. Wird der vom Rat in erster Lesung festgelegte Standpunkt dem Europäischen Parlament übermittelt, kann dieses den Standpunkt des Rates gemäß Artikel 294 Absatz 7 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) billigen, ablehnen oder abändern. Dieses Verfahren ist Sache des Europäischen Parlaments.

7. Aus welchen Gründen hat die Bundesregierung dem verabschiedeten Kompromissvorschlag am 5. Juni 2025 im Rat nicht zugestimmt (bitte erläutern)?
8. Beabsichtigt die Bundesregierung, im weiteren Verlauf des Verfahrens inhaltliche Verbesserungen der Reform zu erwirken, und wenn ja, welche konkreten Anpassungen werden dabei angestrebt?
9. Warum hat sich die Bundesregierung im Vorfeld in einem eigenen Kompromissvorschlag dafür ausgesprochen, eine „Drei-Stunden-Schwelle“ für den Entschädigungsanspruch sowie eine feste Entschädigungszahlung von 300 Euro einzuführen, obwohl dies aufgrund einer im Schnitt niedrigeren Entschädigung eine Verschlechterung der bisherigen Praxis für die Reisenden bedeutet hätte?

Die Fragen 7 bis 9 werden gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hat sich beim Rat der Verkehrsministerinnen und Verkehrsminister am 5. Juni 2025 für die Beibehaltung der derzeit geltenden 3-Stunden-Schwelle für die Verspätungsentschädigung eingesetzt. Der Kompromissvorschlag der polnischen Ratspräsidentschaft sah Schwellen von 4 und 6 Stunden vor, abhängig von der Flugdistanz. Diesem Vorschlag konnte die Bundesregierung aufgrund der Abschwächung des Verbraucherschutzniveaus daher nicht zustimmen. Die Bundesregierung wird sich auch im weiteren Verlauf für die Beibehaltung der derzeit geltenden 3-Stunden-Schwelle einsetzen.

Ziel der Bundesregierung bleibt ein ausgewogener Gesamtkompromiss, der die Interessen der Fluggäste ebenso berücksichtigt wie die Erfordernisse der Luftverkehrswirtschaft. Der Vorschlag der Bundesregierung, an der 3-Stunden-Schwelle festzuhalten und eine einheitliche Ausgleichszahlung von 300 Euro vorzusehen, würde dazu führen, dass Passagierinnen und Passagiere auf kürzeren Flugstrecken sogar etwas mehr Entschädigung erhalten würden als im Moment. Auf Mittel- und Langstrecken würde die Entschädigung dagegen abgesenkt. Damit würden europäische Luftfahrtunternehmen dort entlastet, wo sie mit außereuropäischen Anbietern konkurrieren. Dieses einfach verständliche Konzept wäre in der Praxis für alle Beteiligten gut handhabbar.

10. Wie beurteilt die Bundesregierung die kurzen Verhandlungsfristen, die der Rat dem Europäischen Parlament auferlegt, und teilt die Bundesregierung die damit vermittelte Dringlichkeit des Verfahrens?

Die für das Verfahren geltenden Fristen ergeben sich aus Artikel 294 AEUV. Nach Kenntnis der Bundesregierung führt die amtierende dänische Ratspräsidentschaft derzeit Gespräche mit dem Europäischen Parlament zum weiteren Vorgehen. Der Bundesregierung ist es wichtig, dass die Rechte des Parlaments gewahrt werden und dem Parlament genügend Zeit für seine Entscheidungsfindung eingeräumt wird.

11. Wird die Bundesregierung auch weiterhin am eigenen Kompromissvorschlag zur Reform der EU-Fluggastrechteverordnung festhalten (vgl. www.tagesschau.de/wirtschaft/verbraucher/flugreisen-passagiere-regeln-entschaedigungen-100.html; bitte begründen)?

Die bei der Beantwortung der Fragen 7 bis 9 dargestellten Erwägungen gelten nach wie vor.

12. Wie bewertet die Bundesregierung die am 5. Juni 2025 vom EU-Rat beschlossenen Entschädigungszahlungen in Höhe von 300 Euro bzw. 500 Euro im Falle von Flugverspätungen mit Blick auf den Verbraucherschutz?

Nach Auffassung der Bundesregierung können die vorgesehenen Entschädigungshöhen nicht isoliert, sondern nur im Zusammenhang mit den für die Verspätungentschädigung geltenden Anspruchsvoraussetzungen beurteilt werden. Da die Entschädigung nach dem vom Rat beschlossenen Vorschlag der Ratspräsidentschaft erst ab einer Verspätung von 4 beziehungsweise 6 Stunden gezahlt werden sollen, konnte die Bundesregierung dem Vorschlag nicht zustimmen.

13. Welche Auswirkungen wird der am 5. Juni 2025 vom EU-Rat geschlossene Kompromiss zur EU-Fluggastrechteverordnung auf deutsche Fluggastpassagiere nach Einschätzung der Bundesregierung haben (bitte erläutern)?

Es bleibt abzuwarten, ob und wenn ja in welcher Fassung der Rechtsakt letztlich angenommen wird. Dafür kommt es zunächst auf die Beschlussfassung des Europäischen Parlaments in zweiter Lesung an (vergleiche oben, Antwort zu Frage 6).

14. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass Fluggesellschaften durch die Reform der EU-Fluggastrechteverordnung entlastet werden müssen, und wenn ja, warum (vgl. www.merkur.de/verbraucher/fluggastrechte-auf-dem-pruefstand-urloauber-koennen-geld-verlieren-zr-93774121.html; bitte auch unterscheiden zwischen Fluggesellschaften, die Kurzstrecken-, Mittelstrecken- und Langstreckenflüge anbieten)?

Ziel der Bundesregierung ist ein ausgewogener Gesamtkompromiss, der die Interessen der Fluggäste ebenso berücksichtigt wie die Erfordernisse der Luftverkehrswirtschaft (vergleiche oben, Antwort zu den Fragen 7 bis 9).

15. Teilt die Bundesregierung die Auffassung von Fluggesellschaften und deren Verbänden, dass die aktuell geltende Schwelle von drei Stunden für Ersatzflüge o. Ä. in der Praxis für Airlines kaum umsetzbar ist und auf solche verzichtet werde, weil die Entschädigungszahlungen ohnehin angefallen seien, die Reform damit den Reisenden zugutekommt, und wenn ja, warum (vgl. www.merkur.de/verbraucher/fluggastrechte-auf-dem-pruefstand-urloauber-koennen-geld-verlieren-zr-93774121.html)?

Die Bundesregierung ist der Auffassung, dass sich die bisher geltende Schwelle von 3 Stunden für die Verspätungentschädigung bewährt hat und sie deshalb beibehalten werden sollte.

16. Wer soll nach Ansicht der Bundesregierung von dem am 5. Juni 2025 vom EU-Rat geschlossenen Kompromiss zur EU-Fluggastrechteverordnung profitieren (bitte erläutern)?
17. Welche Auswirkungen auf den Tourismus innerhalb Europas erwartet die Bundesregierung durch den am 5. Juni 2025 geschlossenen Kompromiss zur EU-Fluggastrechteverordnung (bitte erläutern)?

Die Fragen 16 und 17 werden gemeinsam beantwortet.

Die Auswirkungen der Neuregelung insbesondere auch auf den Tourismus werden wesentlich davon abhängen, in welcher Fassung der Rechtsakt letztlich verabschiedet wird. Dafür wird es zunächst darauf ankommen, ob das Europäische Parlament den Standpunkt des Rates in seiner zweiten Lesung billigt, ablehnt oder abändert (vergleiche oben, Antworten zu den Fragen 6 und 13).

18. Unterstützt die Bundesregierung den Vorschlag, wonach lediglich ein Handgepäckstück, das unter den Sitz passt, kostenfrei mitgeführt werden darf, während für weitere Gepäckstücke Gebühren erhoben werden, und wenn ja, warum (vgl. [de.euronews.com/my-europe/2025/06/06/eu-lande-r-geben-grunes-licht-fur-handgepack-gebuehren](https://www.euronews.com/my-europe/2025/06/06/eu-lande-r-geben-grunes-licht-fur-handgepack-gebuehren))?

Die politische Einigung des Rates vom 5. Juni 2025 sieht im Hinblick auf nicht aufgegebenes Gepäck in der Kabine folgendes vor (vergleiche Ratsdokument 9795/25, ADD1 vom 6. Juni 2025):

Luftfahrtunternehmen müssen gemäß Artikel 6d Absatz 1a der geänderten Verordnung 2027/97 Fluggästen gestatten, einen persönlichen Gegenstand in der Kabine ohne Aufpreis mitzuführen. Der „persönliche Gegenstand“ wird in Artikel 2 Buchstabe l der geänderten Verordnung 2027/97 definiert als „ein nicht aufgegebenes Reisegepäckstück, das einen unverzichtbaren Bestandteil der Beförderung von Fluggästen darstellt, den Sicherheits- und Gefahrenabwehranforderungen entspricht und Höchstabmessungen von 40 × 30 × 15 cm hat oder unter den Sitz, vor dem Sitz in dem der Fluggast sitzt, passt“.

Die politische Einigung vom 5. Juni 2025 enthält keine vergleichbare Regelung über ein Recht der Passagierinnen und Passagiere zur kostenlosen Mitnahme in der Kabine für Handgepäck, das den Kriterien des persönlichen Gegenstands nicht entspricht, also zum Beispiel für größere Trolleys. Ob Luftfahrtunternehmen für die Mitnahme solcher Gepäckstücke in der Kabine künftig eine Gebühr verlangen oder nicht, wird durch die neue Regelung nicht vorgegeben.

Nach dem vom Rat angenommenen Vorschlag müssen Luftfahrtunternehmen Passagierinnen und Passagiere allerdings über die zulässigen Mengen, Abmessungen und Gewichte von Reisegepäck in der Kabine und im Frachtraum und über etwaige zusätzliche Gebühren informieren (Artikel 6d Absatz 1 der geänderten Verordnung 2027/97).

19. Plant die Bundesregierung eine gesetzliche Pflicht für Unternehmen, automatisiert (smart contracts) Entschädigungen, die im Rahmen der Fluggastrechteverordnung anfallen, zu zahlen?

Die politische Einigung des Rates vom 5. Juni 2025 sieht im Hinblick auf die Automatisierung von Rückerstattungen und Entschädigungsleistungen folgendes vor (vergleiche Ratsdokument 9795/25, ADD1 vom 6. Juni 2025):

Wählt der Fluggast im Fall einer Verspätung oder Annullierung seines Fluges die Rückzahlung des Ticketpreises, muss das Luftfahrtunternehmen gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe a der geänderten Fluggastrechte-Verordnung (EG)

261/2004 innerhalb von 14 Tagen automatisch den Ticketpreis zurückzahlen. Zudem sollen Luftfahrtunternehmen verpflichtet werden, Fluggästen für die Geltendmachung von Entschädigungsleistungen ein vorausgefülltes Formular zur Verfügung zu stellen (vergleiche Artikel 5 Absatz 1b Satz 2 der geänderten Fluggastrechte-Verordnung (EG) 261/2004).

Gemäß Artikel 17 Absatz 2 Unterabsatz 3 Buchstabe c der geänderten Fluggastrechte-Verordnung (EG) 261/2004 soll die Europäische Kommission drei Jahre nach Inkrafttreten der Verordnung einen Bericht vorlegen, der die Durchführbarkeit einer weiteren Automatisierung von Anträgen auf Ausgleichsleistung und Zahlungen für Verspätungen prüft.

20. Wie bewertet die Bundesregierung die im Kompromiss gefasste Neuregelung zu multimodalen Reisen, also solchen, bei denen Passagiere während einer Reise zwischen verschiedenen Verkehrsträgern wechseln?

Zu multimodalen Reisen hatte die Europäische Kommission am 29. November 2023 einen separaten Vorschlag für eine Verordnung über Fahr- beziehungsweise Fluggastrechte im Zusammenhang mit multimodalen Reisen vorgelegt. Der Rat der Verkehrsministerinnen und Verkehrsminister hat dazu am 5. Dezember 2024 einstimmig, also mit Zustimmung der damaligen Bundesregierung, eine allgemeine Ausrichtung angenommen. Sobald die Trilog-Verhandlungen mit dem Europäischen Parlament zu diesem Vorschlag beginnen, wird sich die Bundesregierung zu dem Vorhaben weiter positionieren.

Die politische Einigung des Rates vom 5. Juni 2025 zur Revision der Fluggastrechte-Verordnung berücksichtigt multimodale Reisen insoweit, als sie als mögliche Option für die anderweitige Beförderung im Falle einer Störung („Re-Routing“) angeboten werden können. Nach Auffassung der Bundesregierung sind Fälle denkbar, in denen eine Weiterreise mit einem anderen Verkehrsträger für Reisende vorteilhaft sein kann. Die Aufnahme dieser Möglichkeit ist daher zu begrüßen.

21. Wie beurteilt die Bundesregierung die geplante Regelung zum Re-Routing, insbesondere im Hinblick auf die Zeitschwellen und Prozentgrenzen bei der Nutzung alternativer Verkehrsträger (vgl. [de.euronews.com/my-europe/2025/06/06/eu-lander-geben-grunes-licht-fur-handgepack-gebühren](https://www.euronews.com/my-europe/2025/06/06/eu-lander-geben-grunes-licht-fur-handgepack-gebühren))?

Die politische Einigung des Rates vom 5. Juni 2025 sieht im Hinblick auf den Anspruch auf anderweitige Beförderung im Falle einer Störung („Re-Routing“) vor, dass die den Fluggästen zur Verfügung stehenden Optionen künftig konkreter geregelt werden (vergleiche Artikel 8 Absatz 3 der geänderten Fluggastrechte-Verordnung (EG) 261/2004; Ratsdokument 9795/25, ADD1 vom 6. Juni 2025).

Nach Auffassung der Bundesregierung sind klare und eindeutige Regelungen grundsätzlich im Sinne der Reisenden wie auch der Unternehmen. Ziel der Bundesregierung ist ein ausgewogener Gesamtkompromiss, der die Interessen der Fluggäste ebenso berücksichtigt wie die Erfordernisse der Luftverkehrswirtschaft.

22. Beabsichtigt die Bundesregierung eine Konkretisierung der sogenannten außergewöhnlichen Umstände, damit Beförderer nicht weiter auf dieses Schlupfloch ausweichen und sich den Entschädigungsansprüchen entziehen können?

Die politische Einigung des Rates vom 5. Juni 2025 sieht im Hinblick auf außergewöhnliche Umstände folgendes vor (vergleiche Ratsdokument 9795/25, ADD1 vom 6. Juni 2025):

Artikel 2 Buchstabe m der geänderten Fluggastrechte-Verordnung (EG) 261/2004 definiert außergewöhnliche Umstände als solche Faktoren, die nicht Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des betroffenen Luftfahrtunternehmens sind und von ihm tatsächlich nicht zu beherrschen sind. Dies entspricht der Rechtsprechung des EuGH zur geltenden Fluggastrechte-Verordnung. Künftig sollen allerdings in einem Anhang zur Fluggastrechte-Verordnung erstmals Beispiele für außergewöhnliche Umstände kodifiziert werden.

Nach Auffassung der Bundesregierung kann die Konkretisierung von außergewöhnlichen Umständen in einem Anhang einen Beitrag zur Rechtssicherheit leisten. In der Vergangenheit ist gerade zur Frage der außergewöhnlichen Umstände eine Vielzahl von Urteilen des EuGH ergangen.

23. Teilt die Bundesregierung die Forderung von Flightright, eine Erhöhung der Entschädigungsbeiträge vorzunehmen, weil diese seit Inkrafttreten der Verordnung im Jahr 2004 nie an die Inflation angepasst wurden, wenn ja, plant die Bundesregierung Maßnahmen, um diese Forderung zu unterstützen, und wenn ja, welche?

Die Bundesregierung hat vorgeschlagen, die geltende 3-Stunden-Schwelle für die Verspätungsentschädigung beizubehalten und gleichzeitig eine einheitliche Verspätungsentschädigung von 300 Euro vorzusehen, unabhängig von der Flugdistanz (vergleiche oben, Antwort zu den Fragen 7 bis 9).

24. Wie wird das bestehende Online-Portal des Bundesministeriums der Justiz und für Verbraucherschutz (BMJV) für digitale Klagen zu Fluggastrechten bisher von Verbraucherinnen und Verbrauchern angenommen, und inwiefern plant die Bundesregierung eine stärkere Bewerbung des Portals oder seine Weiterentwicklung, etwa hin zu mehr Barrierefreiheit?

Der Onlinedienst für die digitale Klage im Bereich der Fluggastrechte wird bisher gut angenommen. Seit dem Start des Onlinedienstes informieren sich im Durchschnitt mehrere Hundert Personen pro Monat über mögliche Ansprüche bei Flugproblemen (Verspätung, Annullierung oder Nichtbeförderung) sowie über mögliche Handlungsoptionen zu deren Geltendmachung. Die Rückmeldungen zum Onlinedienst sind insgesamt sehr positiv. Besonders häufig werden die einfache Bedienbarkeit und die leichte Verständlichkeit der Informationen hervorgehoben. Der Anteil der Nutzenden, die den Onlinedienst als hilfreich bewerten, liegt bei über 70 Prozent.

Der Onlinedienst wird kontinuierlich evaluiert und schrittweise verbessert und erweitert. So ist beispielsweise geplant, eine direkte Schnittstelle zur nahtlosen Anbindung des Dienstes „Mein Justizpostfach – MJP“ an das digitale Eingabesystem zur Klageerstellung bereitzustellen. Die Klageschrift muss dann nicht mehr heruntergeladen und manuell über das MJP versendet werden. Zudem ist vorgesehen, dass die über den Onlinedienst erstellten Klagen künftig nicht nur als elektronisches Dokument im PDF-Format, sondern auch als strukturierte

Daten an das Gericht übermittelt werden können. Dadurch ist eine automatisierte Weiterverarbeitung im Gericht möglich.

Um den Zugang zum Recht für alle Bürgerinnen und Bürger zu verbessern, werden im Rahmen des Projekts regelmäßig Usability-Tests durchgeführt, die einen Schwerpunkt auf die barrierefreie Gestaltung der Onlinedienste legen. Zudem werden externe Audits eingeholt, um die Barrierefreiheit des Angebots weiter zu verbessern.

25. Wie bewertet die Bundesregierung die Notwendigkeit zur Schaffung einer Insolvenzabsicherung für Airlines, die Verbraucherinnen und Verbraucher im Fall der Pleite einer Fluggesellschaft entschädigen würde, und inwiefern hält sie die bestehende Praxis von Zahlungen des Flugpreises in Vorkasse für gerechtfertigt?

Der Kommissionsvorschlag von 2013 und die am 5. Juni 2025 angenommene politische Einigung des Rates zur Fluggastrechte-Verordnung enthalten keine Regelungen zur Insolvenzabsicherung für Luftfahrtunternehmen oder zur Vorkasse. Die Europäische Kommission überprüft derzeit die geltende Flugdiensteverordnung (EG) Nr. 1008/2008. Dort werden auch Maßnahmen zur Solvenzabsicherung von Luftfahrtunternehmen geprüft. In diesem Zusammenhang begrüßt die Bundesregierung das Ziel, Maßnahmen zur Sicherung der Solvenz von Airlines zu untersuchen; einschließlich der Auswirkungen auf Airlines, Passagiere und weitere Dienstleister. Auch eine Verbesserung der Solvenzprüfung für Luftfahrtunternehmen könnte einen Beitrag leisten. Hierbei sind auch mögliche Abmilderungen für Fluggäste in den Blick zu nehmen.