

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 19/8872 –

Durchsetzung von Fluggastrechten im Jahr 2018

Vorbemerkung der Fragesteller

Das zurückliegende Jahr war nach Auffassung der Fragesteller für viele Flugreisende von Zumutungen geprägt: stundenlanges Warten an Flughafenschaltern und Sicherheitskontrollen, verspätete, gestrichene oder überbuchte Flüge, verpasste Termine und versäumte Urlaubstage, im schlimmsten Fall die Annullierung bereits gebuchter Tickets im Zuge von Airline-Insolvenzen.

Durch die Fluggastrechteverordnung 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 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 Fluggastrechteverordnung an das Luftfahrt-Bundesamt als Durchsetzungs- und Beschwerdestelle melden. Das Luftfahrt-Bundesamt kann zur Durchsetzung der Fluggastrechte Ordnungswidrigkeitsverfahren 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 Auffassung der Fragesteller bislang ein adäquater Schutz für alle Verbraucherinnen und Verbraucher.

Aufgrund der vielen Flugausfälle im letzten Jahr 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 können. Außerdem haben die Fluggesellschaften angekündigt, die Kunden besser über Verspätungen und Ausfälle zu informieren (www.zdf.de/nachrichten/heute/fluggastrechte-passagiere-sollen-via-app-an-entschaedigung-kommen-100.html). Ob bzw. in welcher Weise diese Vereinbarung bereits zu Veränderungen geführt hat, ist nach Ansicht der Fragesteller jedoch unklar. Der Bundesrat machte in seinem Beschluss vom 14. Dezember 2018 klar, dass die Flugunternehmen notfalls per Gesetz zu einem antragslosen und automatisierten Entschädigungsverfahren verpflichtet werden sollten (Bundratsdrucksache 571/18).

1. Wie viele Fluggastanzeigen von Verstößen gegen die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 (EU-Fluggastrechteverordnung) sind im Jahr 2018 beim Luftfahrt-Bundesamt (LBA) insgesamt und wegen
 - a) Annullierung,
 - b) Verspätung,
 - c) Nichtbeförderung,
 - d) Herabstufung,
 - e) fehlender Betreuungsleistungen
 - f) und Verstoß gegen die Verpflichtung zur Information der Fluggäste über ihre Rechte
 - g) sowie gegen Fluggesellschaften aus Deutschland,
 - h) gegen Fluggesellschaften aus der Europäischen Union und
 - i) gegen Nicht-EU-Fluggesellschafteneingegangen?

Im Jahr 2018 sind 5 134 Fluggastanzeigen mit Bezug auf die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 beim Luftfahrt-Bundesamt (LBA) eingegangen. Die Zuständigkeit des LBA sowie der Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 war hiervon in 4 258 Fällen gegeben.

Tabelle 1:

Anzahl der bezogen auf die Ereignisse Verspätung, Annullierung, Nichtbeförderung und Herabstufung im Jahr 2018 beim LBA eingegangenen Fluggastanzeigen

Ereignis	Anteil an allen beim LBA eingegangenen Anzeigen	Anteil an allen vom LBA abschließend zu bearbeitenden Anzeigen
Verspätung	2.441	2.000
Annullierung	2.468	2.092
Nichtbeförderung	206	153
Herabstufung	19	13

Tabelle 2:

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	2.599	2.178
Europäische Luftfahrtunternehmen	2.059	1.689
Drittstaaten Luftfahrtunternehmen	476	391

2. Wie viele Ordnungswidrigkeitsverfahren wegen Verstößen gegen die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 wurden im Jahr 2018 beim LBA insgesamt und wegen
- a) Annullierung,
 - b) Verspätung,
 - c) Nichtbeförderung,
 - d) Herabstufung,
 - e) fehlender Betreuungsleistungen
 - f) und Verstoß gegen die Verpflichtung zur Information der Fluggäste über ihre Rechte
 - g) sowie gegen Fluggesellschaften aus Deutschland,
 - h) gegen Fluggesellschaften aus der Europäischen Union und
 - i) gegen Nicht-EU-Fluggesellschaften durchgeführt?

Mit Bezug zur Verordnung (EG) Nr. 261/2004 wurden im Jahr 2018 982 Ordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet.

Tabelle 3:

Anzahl der im Jahr 2018 eingeleiteten Ordnungswidrigkeitenverfahren, unterteilt nach Herkunft des Luftfahrtunternehmens

Jahr	Deutsche Luftfahrtunternehmen	Europäische Luftfahrtunternehmen	Drittstaaten Luftfahrtunternehmen
2018	100	628	254

Tabelle 4:

Anzahl der im Jahr 2018 eingeleiteten Ordnungswidrigkeitenverfahren, unterteilt nach Ereignis

Jahr	Annullierung	Verspätung	Nichtbeförderung	Herabstufung	Verpflichtung zur Information (Art. 14 Abs. 1)
2018	382	552	46	1	1

3. In wie vielen Fällen wurde durch das LBA 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 Ordnungswidrigkeitsverfahren, die zu einem Bußgeldbescheid führten, im Durchschnitt?
 - In welchen fünf Fällen war das verhängte Ordnungsgeld im Jahr 2018 am höchsten, was waren jeweils die Gründe und die jeweilige Höhe des verhängten Ordnungsgeldes?
 - Wie viele verhängte Bußgeldbescheide des Luftfahrt-Bundesamtes wurden im Jahr 2018 nach Einspruch zurückgenommen (bitte nach Herkunft der Fluggesellschaft und zugrundeliegendem Ereignis aufschlüsseln)?

Die Fragen 3 bis 3d werden gemeinsam beantwortet.

Im Jahr 2018 wurden 33 Bußgeldbescheide erlassen.

Tabelle 5:

Anzahl der im Jahr 2018 erlassenen Bußgeldbescheide, unterteilt nach Herkunft des Luftfahrtunternehmens

Jahr	Deutsche Luftfahrtunternehmen	Europäische Luftfahrtunternehmen	Drittstaaten Luftfahrtunternehmen
2018	25	8	0

Tabelle 6:

Anzahl der im Jahr 2018 erlassenen Bußgeldbescheide, unterteilt nach Ereignis

Jahr	Annullierung	Verspätung	Nichtbeförderung	Herabstufung	Verpflichtung zur Information (Art. 14 Abs. 1)
2018	21	11	0	0	1

Die durchschnittliche Höhe des verhängten Bußgeldes betrug im Jahr 2018 2 621 Euro.

Den fünf Fällen mit dem im Jahr 2018 am höchsten verhängten Bußgeld lag jeweils die Nichterbringung der Ausgleichszahlung im Falle von Annullierung oder großer Ankunftsverspätung zugrunde. Das Bußgeld betrug in diesen Fällen im Jahr 2018 jeweils 4 000 Euro.

Mit Bezug auf die im Jahr 2018 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. 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 2018 unbesetzt, und wenn ja, wie viele?

Die Fragen 4 bis 4b werden gemeinsam beantwortet.

Im LBA waren im Jahr 2018 für den Aufgabenbereich Fluggastrechte sieben Vollzeit-Dienstposten eingerichtet. Von Januar bis April 2018 waren 0,37 Stellenanteile, von Mai bis Dezember 2018 0,87 Stellenanteile unbesetzt.

Im Jahr 2019 erfolgt eine Erhöhung der Personalausstattung um einen weiteren Vollzeit-Dienstposten.

5. Wie viele Vor-Ort-Kontrollen hat das LBA im Jahr 2018 an deutschen Flughäfen bezüglich der Information über Fluggastrechte durchgeführt (bitte nach Ort und Jahren aufschlüsseln), und wie läuft eine solche Kontrolle im Regelfall ab?

Im Jahr 2018 wurden 113 Vor-Ort-Kontrollen an deutschen Flughäfen durchgeführt.

Tabelle 7:

Anzahl im Jahr 2018 durchgeführter Vor-Ort-Kontrollen

Jahr	Flughafen	Zahl der Kontrollen
2018	Frankfurt-Hahn (HHN)	2
2018	Frankfurt (FRA)	14
2018	Hannover (HAJ)	15
2018	Berlin-Tegel (TXL)	13
2018	Braunschweig/Wolfsburg (BWE)	1
2018	Köln-Bonn (CGN)	8
2018	Hamburg (HAM)	18
2018	München (MUC)	18
2018	Stuttgart (STR)	23
2018	Kassel-Calden (KSF)	1

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.

6. In wie vielen Fällen haben sich Fluggäste nach Kenntnis der Bundesregierung im Jahr 2018 jeweils an die Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr e. V. (SÖP e. V.) und an die Behördliche Schlichtungsstelle beim Bundesamt für Justiz gewandt?
7. In wie vielen Fällen konnte dort eine Einigung erreicht werden (bitte jeweils für SÖP und Behördliche Schlichtungsstelle beim Bundesamt für Justiz angeben)?

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Jahr 2018 sind bei der Schlichtungsstelle Luftverkehr bei dem Bundesamt für Justiz 2 387 Anträge auf Durchführung eines Schlichtungsverfahrens eingegangen. Im Jahr 2018 wurden dort 140 Verfahren mit einer positiven Beendigungsmittelung abgeschlossen. Von diesen 140 Fällen wurde in 100 Verfahren der Schlichtungsvorschlag der Schlichtungsstelle sowohl von den Fluggästen als auch von dem Luftverkehrsunternehmen angenommen. In den verbleibenden 40 Fällen haben sich die Parteien abweichend von dem Schlichtungsvorschlag geeinigt. Darüber hinaus erkannten die Luftfahrtunternehmen im Jahr 2018 in 253 Fällen die geltend gemachten Ansprüche der Fluggäste an.

Die Zahl der bei der SÖP eingegangenen Schlichtungsanträge, die Schlichtungsquote sowie weitere Informationen veröffentlicht die SÖP in ihren Jahresberichten. Diese sind im Internet abrufbar.

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

Die Europäische Kommission hat am 13. März 2013 einen Vorschlag zur Revision der Fluggastrechte-Verordnung (EG) Nr. 261/2004 vorgelegt. Die Beratungen dazu wurden zuletzt von der lettischen Ratspräsidentschaft fortgeführt, die am 11. Juni 2015 einen Sachstandsbericht vorlegte. Seitdem ruhen die Beratungen, weil sie von keiner nachfolgenden Präsidentschaft aufgegriffen wurden. Die Bundesregierung begrüßt ausdrücklich die Revision der Fluggastrechte-Verordnung und wird sich auch weiterhin dafür einsetzen, 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. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass die Durchsetzung von Passagierrechten im Luftverkehr verbessert werden muss, und falls ja, welche Vorhaben plant sie in diesem Bereich?
- a) Welche konkreten Maßnahmen sind nach Ansicht der Bundesregierung geeignet, um die Durchsetzung von Passagierrechten im Luftverkehr zu verbessern?
 - b) Inwieweit ist die automatische Auszahlung von Entschädigungen bei Verspätungen und Flugausfällen nach Ansicht der Bundesregierung praktikabel und geeignet, eine Verbesserung des Verbraucherschutzniveaus zu erreichen?
 - c) Welche konkreten Vereinbarungen wurden im Rahmen des Fluggipfels am 5. Dezember 2019 mit den Fluggesellschaften getroffen?
Gibt es hierzu eine schriftliche Erklärung, welche Verbände bzw. Unternehmen haben sie unterzeichnet, und wie lautet der genaue Wortlaut?
 - d) Welche Veränderungen sind bereits seit dem 5. Dezember 2018 umgesetzt worden, bzw. welche Veränderungen sind bis wann und von welchen Fluggesellschaften angekündigt worden
 - aa) hinsichtlich der angekündigten zentralen Anlaufstellen,
 - bb) hinsichtlich der Möglichkeit von Online-Entschädigungsanträgen und
 - cc) hinsichtlich einer verbesserten Information über Verspätungen und Ausfälle?
 - e) Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Auffassung des Bundesrats, dass die Flugunternehmen notfalls per Gesetz zu einem antragslosen und automatisierten Entschädigungsverfahren verpflichtet werden sollten?

- f) Welche materiellen und rechtlichen Voraussetzungen müssen nach Ansicht der Bundesregierung geschaffen werden, um eine automatische Auszahlung von Entschädigungen bei Verspätungen und Flugausfällen
 - aa) auf Basis einer freiwilligen Selbstverpflichtung bzw.
 - bb) durch eine gesetzliche Regelung umzusetzen?

Die Fragen 9 bis 9f werden gemeinsam beantwortet.

Die Erfahrungen im Sommer 2018 haben dazu geführt, dass die Bundesregierung zu einem hochrangigen Treffen „Die Zuverlässigkeit des Luftverkehrs stärken. Fortschrittsstreiber Luftfahrt: Ein Schwerpunkt der deutschen Verkehrspolitik“ am 5. Oktober 2018 in Hamburg eingeladen hat. In der dort verabschiedeten und veröffentlichten Gemeinsamen Erklärung wurde sich unter den Punkten 22 und 23 auf folgende Maßnahmen verständigt:

Punkt 22: Eine umfassende und frühzeitige Information von Flugreisenden zu Verspätungen und Annullierungen mittels der bei Flugbuchung hinterlegten Kontaktdaten, auch im Sinne eines Frühwarnsystems.

Punkt 23: Die – sofern noch nicht vorhanden – Einrichtung von zentralen und kompetenten Anlaufstellen für Reisende zur Informationsweitergabe, Abwicklung von Entschädigungsansprüchen und Entgegennahme von Beschwerden auch unter Nutzung technischer Hilfsmittel und die übersichtliche Gestaltung des Online-Zugangs zu Informationen hinsichtlich Entschädigungen, Beschwerden und Schlichtung.

Im Übrigen wird auf die Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) verwiesen: www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LF/zuverlaessigkeit-des-luftverkehrs-staerken.html?nn=12830.

Das Gespräch zum Verbraucherschutz im Luftverkehr des Bundesministeriums der Justiz und für Verbraucherschutz (BMJV) und des BMVI mit u. a. Fluggesellschaften und Verbraucherschutzverbänden am 5. Dezember 2018 in Berlin diente einem ersten Austausch zum Umsetzungsstand beziehungsweise der Umsetzungsplanung hinsichtlich dieser beiden Maßnahmen. Es bestand Einigkeit, dass weitere Anstrengungen zu unternehmen sind, um die o. g. Maßnahmen umzusetzen und damit die Situation für Verbraucherinnen und Verbraucher zu verbessern. Eine gesonderte schriftliche Erklärung gab es nicht und war auch nicht geplant. Es wurde ein Folgetreffen vereinbart, das am 12. März 2019 stattfand und bei dem es um einen weiteren Austausch zu diesen Umsetzungsmaßnahmen ging. Dabei wurden Beispiele der Umsetzung dargestellt und offene Punkte diskutiert. Es bestand Einigkeit, dass weitere Anstrengungen notwendig sind.

Ein wichtiges Anliegen der Bundesregierung war auch, dass die Luftfahrtunternehmen die Geltendmachung von Entschädigungen erleichtern. Mit einer Automatisierung des Verfahrens könnten die Luftfahrtunternehmen den Verbraucherinnen und Verbrauchern die Geltendmachung ihrer Ansprüche erleichtern. Ziel sollte es daher sein, dass die Geltendmachung von Entschädigungsansprüchen so einfach ist, wie der Ticketkauf – insbesondere durch eine elektronische Antragstellung. Die Luftfahrtunternehmen haben bereits entsprechende Verbesserungen auf den Weg gebracht. Bevor gesetzliche Regelungen in den Blick genommen werden, sollte abgewartet werden, welche weiteren Fortschritte im Hinblick auf die Zusagen der Luftfahrtunternehmen zu verzeichnen sind, die Geltendmachung der Fluggastrechte zu erleichtern.

Die Bundesregierung hat die Luftfahrtunternehmen darüber hinaus gebeten zu prüfen, ob sie sich gegenüber einer Schlichtungsstelle für Fluggastansprüche frei-

willig verpflichten, Schlichtungsvorschläge bis zu einem bestimmten Betrag generell rechtsverbindlich zu akzeptieren. Am 7. März 2019 hat Ryanair erklärt, die Schlichtungsvorschläge der Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr e. V. (SÖP) generell zu akzeptieren. Die Bundesregierung begrüßt diesen Schritt und erwartet, dass dieser bald von weiteren Luftfahrtunternehmen aufgegriffen wird.

Die Europäische Kommission hat im Dezember 2018 eine umfassende sog. fact-finding study initiiert, mit der die dem Revisionsvorschlag der Fluggastrechteverordnung zugrundeliegenden Erwägungen aktualisiert werden sollen. Einbezogen werden die Entwicklungen auf dem Reiseverkehrsmarkt, Erwartungen der Fluggäste und Luftfahrtunternehmen, Erfahrungen aus Drittstaaten sowie die Notwendigkeit eines Insolvenzschutzes für Flugreisende.

10. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass Regelungen erforderlich sind, die die Vereinbarung von Abtretungsverboten für Forderungen von Verbrauchern gegen Unternehmen, insbesondere Fluggesellschaften ausschließen oder beschränken?

Wird sie eine entsprechende gesetzliche Regelung vorlegen, und wenn ja, wann?

Die Bundesregierung ist der Ansicht, dass Regelungen erforderlich sind, um die Vereinbarung von Abtretungsverboten für Ansprüche und Rechte von Verbraucherinnen und Verbrauchern durch vorformulierte Klauseln weiter einzuschränken. Das BMJV plant dazu für Sommer 2019 einen Gesetzgebungsvorschlag.

11. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass eine Insolvenzsicherungspflicht analog zu den Regelungen im Pauschalreiserecht für Luftfahrtunternehmen notwendig ist?

Wird sie einen entsprechenden Gesetzentwurf vorlegen, und wenn ja, wann?

Die Bundesregierung vertritt zur Frage eines Insolvenzschutzes für Flugreisende die Auffassung, dass der Schutz von Flugreisenden, deren Luftbeförderung nicht Teil einer Pauschalreise ist, verbessert werden kann. Europäische Lösungen sind dabei vorzugswürdig, denn sie gewährleisten ein einheitliches europäisches Verbraucherschutzniveau und sind wettbewerbsneutral. Schon die Insolvenz der Air Berlin im August 2017 wurde zum Anlass genommen, mit der Europäischen Kommission über Lösungen ins Gespräch zu kommen. Im Dezember 2018 hat die Europäische Kommission eine umfassende Studie zu den Fluggastrechten initiiert, in die neben den Entwicklungen auf dem Reiseverkehrsmarkt, den Erwartungen von Fluggästen und Luftfahrtunternehmen und den Erfahrungen aus Drittstaaten auch die Notwendigkeit eines Insolvenzschutzes für Flugreisende einbezogen ist.

12. Inwieweit stellt die Kontrolle der finanziellen Leistungsfähigkeit einer Fluggesellschaft im Sinne von Artikel 9 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 ein Instrument des Verbraucherschutzes dar?

Der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 liegt die Erkenntnis zugrunde, dass die finanzielle Gesundheit eines Luftfahrtunternehmens und die Sicherheit verknüpft sein könnten, daher sieht die Verordnung eine strenge Überwachung der Finanzlage von Luftfahrtunternehmen vor. Im Rahmen der Prüfung der wirtschaftlichen

Leistungsfähigkeit wird überprüft, in wie weit die finanzielle Ausstattung eines Luftfahrtunternehmens im Hinblick auf die Durchführung eines sicheren Flugbetriebs ausreichend ist.

13. Wann wurde nach Kenntnis der Bundesregierung die finanzielle Leistungsfähigkeit der Fluggesellschaften

- a) Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG
- b) Small Planet Airlines GmbH und
- c) Germania Fluggesellschaft mbH

vor der Eröffnung des jeweiligen Insolvenzverfahrens jeweils zuletzt von der zuständigen Genehmigungsbehörde im Sinne von Artikel 9 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 bewertet?

Die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit von Fluggesellschaften wird im Rahmen von regelmäßigen Vor-Ort-Audits überprüft, so auch im Falle von Air Berlin, Small Planet und Germania. Bei der Überprüfung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit handelt es sich über die Vor-Ort-Audits hinaus um eine fortlaufende kontinuierliche Bewertung der Finanzlage der Luftfahrtunternehmen. Aufgrund der daraus gewonnenen Erkenntnisse wurden weitere Maßnahmen eingeleitet, wie eine Verkürzung der Aufsichtsintervalle bis hin zu einer wöchentlichen oder auch täglichen Überwachung.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 11 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/1934 verwiesen.

